

ENQUETE PUBLIQUE RELATIVE AU PROJET D'ELABORATION DU PLAN DES MOBILITES EN ILE DE FRANCE 2030 (PDMIF)



LA COMMISSION D'ENQUETE

Nicole SOILLY : Présidente

Jean Pierre CHAULET : membre

Monique DELAFOSSE : membre

Reinhard FELGENTREFF : membre

Yves MAËNHAUT : membre

Annie LE FEUVRE : membre

Jean Yves COTTY : membre

Philippe ZELLER : membre

Brice-manuel CATALA membre

RAPPORT

2EME PARTIE

1. EVALUATION DU PROJET SOUMIS A ENQUETE	4
1.1. la MRAe	4
1.2. les avis des ppa	8
2. LES OBSERVATIONS DU PUBLIC	9
2.1 thème n°1 transports collectifs	9
2.1.1 Développement des réseaux de transport.	9
2.1.2 Régularité du trafic, fréquence, horaires	36
2.1.3. Sécurité et confort des transports	52
2.1.4. Moyens d'information des usagers	58
2.1.5. Accessibilité pour tous les usagers	63
2.2. thème n° 2 partage de la voirie	72
2.2.1. Usage du Vélo	72
2.2.2. La marche	91
2.3. THEME N° 3 TRANSPORTS ALTERNATIFS	99
2.3.1. Le covoiturage :	99
2.3.2. Transports à la demande	101
2.3.3. Auto partage	103
2.4. Thème N° 4 l'intermodalité	106
2.4.1. Questions complémentaires de la commission d'enquête :	113
2.5. THEME N° 5 POLITIQUE TARIFAIRE ET SUBVENTION	116
2.5.1. Politique tarifaire	116
2.5.1.1. Questions complémentaires de la commission d'enquête	126
2.5.2. Les investissements et les subventions	127
2.6. THEME N°6 POLITIQUE DE STATIONNEMENT	132
2.6.1. Places de stationnement/parkings	132
2.6.2. Les parkings relais	139
2.7. THEME N° 7 ACTIVITES LOGISTIQUES	142
2.7.1. Le rail	142
2.7.2 La route	143
2.7.3 Les fleuves	144
2.7.4. Questions complémentaires de la commission d'enquête	145
2.8 THEME N° 8 L'ENVIRONNEMENT	149
2.8.1. Transition énergétique	149
2.8.2. Nuisances	152
2.9 THEME N° 9 AUTRES PROBLEMATIQUES	164
2.9.1. Le tourisme	164
2.9.2. Le câble	167
2.9.3. Les risques d'inondations	172
2.9.4 La qualité du dossier mis à l'enquête	176
3. QUESTION COMPLEMENTAIRE DE LA COMMISSION D'ENQUETE	178

PROJET D'ELABORATION DU PLAN DES MOBILITES EN ILE DE FRANCE 2030 (PDMIF)

1. EVALUATION DU PROJET SOUMIS A ENQUETE

1.1. LA MRAE

L'avis de la MRAe dans son ensemble se résume comme tel :

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

« Le projet de plan des mobilités d'Île-de-France en l'état ne présente pas selon l'Autorité environnementale une stratégie et un programme d'actions à la hauteur des enjeux et spécificités de la région. Il n'est pas suffisamment hiérarchisé et pondéré en fonction des types de déplacements, est très modeste sur les transports de marchandises et mal adapté aux disparités territoriales de la région, notamment en termes d'équité territoriale dans l'accès aux mobilités. [...] Ses ambitions d'évolution de l'utilisation des transports en commun paraissent [...] particulièrement modestes au regard de l'ampleur inédite du volume d'investissements consenti par les pouvoirs publics pour développer le réseau [...] ».

40 recommandations ont illustré cet avis ; la commission d'enquête a regroupé les recommandations de la MRAe en trois catégories principales, dans le souci d'en tirer des éclairages pratiques pour elle-même et pour l'avis final qu'elle est chargée d'émettre :

- Des recommandations portant sur la méthode d'ensemble d'élaboration du PDMIF;
- Des recommandations sur les techniques utilisées ou non de planification des actions envisagées par le PDMIF;
- Des recommandations portant plus spécifiquement sur l'environnement.

Quoique cette approche soit quelque peu réductrice, et que plusieurs recommandations puissent relever de deux, voire des trois catégories, la commission d'enquête a ainsi identifié une douzaine de recommandations de méthode d'élaboration du plan, un peu moins d'une vingtaine de recommandations traitant plus précisément des outils techniques et une dizaine de recommandations abordant des enjeux plus liés à la protection de l'environnement dans son ensemble.

Méthode.

- La MRAe estime qu'une planification à un horizon plus lointain que 2030 aurait été souhaitable, en harmonie avec le SDRIF-E (2040). Elle juge que le dossier n'établit pas de comparaison précise entre les contenus du PDUIF et ceux du PDMIF et procède d'ailleurs d'elle-même à cette comparaison pour les 5 mesures prescriptives du PDMIF, dont 4

existaient déjà dans le PDUIF; elle recommande que cette comparaison soit faite « pour la bonne information du public »; plus globalement, elle propose d'établir clairement un scénario de référence sans PDMIF permettant d'évaluer les effets propres du PDMIF par rapport à l'existant (c'est-à-dire par rapport au PDUIF). Elle estime que le PDMIF est une « brique dans l'écosystème institutionnel francilien » alors qu'il devrait assurer le lien entre politiques nationales et politiques locales : son articulation avec la loi d'orientation des mobilités (LOM), la loi Climat et résilience, le plan national d'adaptation au changement climatique, la nouvelle programmation pluriannuelle de l'énergie, devrait être démontrée.

- La MRAe aimerait trouver dans le PDMIF la démonstration qu'il est un vrai outil de report modal s'inscrivant notamment dans l'objectif SDRIF-E de la « région des 20 minutes » et dans la lutte contre l'étalement urbain. Elle juge très insuffisante l'approche budgétaire : si le volet Mobilités 2023-2027 du contrat de plan État-Région (CPER) est consacré majoritairement au financement des infrastructures de transports collectifs franciliens et si l'investissement total du Grand Paris Express est cité à hauteur de 38 milliards d'euros, aucun budget n'est fixé pour chacune des 14 actions du PDMIF, auxquelles une simple liste des « financeurs » est attachée. La MRAe regrette aussi que la gouvernance du plan ne mentionne pas explicitement des acteurs majeurs comme SNCF Gares et Connexions, SNCF Réseau, HAROPA Port, VNF, et ne fasse pas de place aux usagers et utilisateurs, alors que l'enjeu est pourtant de « réussir les évolutions de parts modales souhaitées ».
- La MRAe recommande de « territorialiser » : territorialiser les objectifs généraux du plan, notamment en termes de report modal et de sécurité routière pour garantir leur appropriation par les collectivités et permettre leur suivi; hiérarchiser les objectifs du plan en fonction des territoires; réduire, selon les territoires, les inégalités d'accès à la mobilité; renforcer le PDMIF par davantage de prescriptions à décliner territorialement, notamment au sein des PLU et PLUi et des plans locaux de mobilité.

Réponse du maître d'ouvrage

A la question sur l'échéance de 2030, Le maître d'ouvrage répond que le Plan des mobilités est un document de plus court terme que le SDRIF-E et dont l'horizon d'évaluation est de 5 ans (article L.1214-8 du code des transports). Il appelle des objectifs opérationnels, qui ne peuvent guère être précisés au-delà de 5 ans, ne serait-ce que parce que les collectivités locales n'ont pas de cadre budgétaire aussi lointain.

- Le maître d'ouvrage fournit sur un peu plus de 3 pages un tableau de correspondance entre le PDUIF et le PDMIF et montre ainsi que les actions du PDMIF sont plus nombreuses et plus précises que dans le PDUIF et souvent réparties dans plusieurs axes. Les principales évolutions de l'un à l'autre sont d'ailleurs brièvement commentées.
- Le maître d'ouvrage rejette la recommandation d'établir un scénario de référence sans PDMIF, pour plusieurs raisons. Beaucoup des actions inscrites dans le PDMIF seraient de toute façon réalisées sans lui, notamment les projets de transports collectifs structurants. Par ailleurs, beaucoup des actions du PDMIF relèvent de recommandations – comme d'ailleurs l'a relevé la MRAe, note au passage Le maître d'ouvrage ...- dont beaucoup seront mises en œuvre quoi qu'il arrive car elles relèvent d'acteurs multiples, dont les collectivités locales. Le maître d'ouvrage défend donc son approche d'un scénario de référence « tendanciel » incluant les mesures dont la mise en œuvre est très probable, même sans approbation du plan.
- Le maître d'ouvrage répond avec précision sur la cohérence du PDMIF avec les textes et stratégies applicables au niveau national. En invitant à relire le rapport environnemental du plan, il rappelle l'articulation du PDMIF avec le plan national d'adaptation au changement climatique (PNACC) et sa déclinaison régionale (PRACC). Il donne de nombreux exemples de prise en compte des évolutions apportées par les lois LOM et Climat et résilience : droit

à la mobilité pour tous, covoiturage, triplement de la part modale du vélo, arrêts à la demande pour les bus nocturnes, bornes de recharge électrique, augmentation des parts modales des modes fluvial et ferroviaire pour le transport des marchandises, biogaz, inscription des mobilités dans une trajectoire de neutralité carbone à horizon 2025. Concernant la nouvelle programmation pluriannuelle de l'énergie et la nouvelle stratégie nationale bas carbone, en cours de concertation, la cohérence du PDMIF avec elles a été appréciée.

Sur la question du report modal, Le maître d'ouvrage affirme que l'objectif du scénario est bien un recul du trafic routier, mesuré en véhicules par kilomètre, même s'il sera plus marqué dans l'hypercentre (- 24 %) que dans le cœur et la couronne et a fortiori dans l'espace rural (- 8 %).

- Acquiesçant à l'idée d'un collège d'usagers associé au comité de suivi de la mise en œuvre du PDMIF, Le maître d'ouvrage écarte en revanche la demande de déclinaison par actions (du plan) des budgets globaux annoncés, en expliquant les raisons techniques et en rappelant que les plans locaux de mobilité seront beaucoup plus adaptés à cet exercice.
- Pour terminer avec les recommandations de méthode, Le maître d'ouvrage indique que l'actualisation d'ici 2027 de l'enquête globale transport (EGT) permettra une approche plus territoriale, par couronne, des objectifs de parts modales. Mais une hiérarchisation des objectifs du plan en fonction des territoires serait peu opportune. Par ailleurs Le maître d'ouvrage rappelle que tout l'axe 12 est consacré à la mobilité solidaire (l'Ae recommandait des dispositions pour les populations éloignées des transports en commun). Enfin, à la recommandation de renforcer le PDMIF par davantage de prescriptions, y compris au niveau territorial, Le maître d'ouvrage indique que plusieurs PPA ont émis des avis s'y opposant : il s'agit probablement notamment des prescriptions relatives aux normes de stationnement vélo sur l'espace public.

Techniques.

Selon la MRAe, beaucoup d'outils techniques ont été insuffisamment mobilisés pour établir le PDMIF.

- Il serait ainsi nécessaire d'affiner le passé, c'est-à-dire le PDUIF, par des diagnostics concernant la marche, les pôles d'échanges, la logistique, l'enquête globale transport dont la dernière édition date de 2018, le télétravail, les données relatives au transport de marchandises ou encore à la saturation des transports en commun.
- Il serait utile, pour le futur, c'est-à-dire la parfaite définition des axes et actions, d'étayer les trajectoires ou modèles proposés en matière de conversion du parc automobile, de consommations d'énergies, de report modal vers le ferroviaire et le fluvial, d'opérationnalité des actions relatives au transport de marchandises, à la cyclo-logistique, à l'accessibilité aux stations de métro, à l'accessibilité de la voirie, à l'accessibilité des touristes.
- Il serait également nécessaire de planifier les aménagements du schéma cyclable d'ensemble, de décliner les objectifs de développement des services vélos au sein d'actions assorties d'indicateurs, ou encore de planifier la résorption des coupures urbaines.

Réponse du maître d'ouvrage

Aux nombreuses recommandations de la MRAe d'affiner le bilan du PDUIF en réalisant des études ou diagnostics complémentaires, le maître d'ouvrage répond la plupart du temps que ceci a été fait ou n'est pas réaliste : fait pour l'évaluation approfondie du PDUIF, pas réaliste pour la marche (37 000 kilomètres de voirie départementale et communale en Île-de-France...), fait pour les pôles d'échanges multimodaux, fait pour la logistique, fait pour la conversion du parc automobile. D'ailleurs, rappelle ce dernier, divers schémas directeurs ou observatoires soutiennent déjà l'action de le maître d'ouvrage en ces domaines : guide d'aménagement des

pôles multimodaux, schémas directeurs des éco-stations bus, du stationnement vélo en gare, des parkings-relais, observatoire du fret et de la logistique, schéma des installations de recharge pour véhicules électriques.

Le maître d'ouvrage justifie également les hypothèses faites sur le télétravail (suivi par l'Institut Paris Région) ou la consommation d'énergie des transports (Airparif).

Sur les déclinaisons plus ciblées préconisées par la MRAe (mesures déclinables à chaque échelon territorial, objectifs assortis de cibles, de calendriers et d'actions correctives, déclinaison dans les documents d'urbanisme, Le maître d'ouvrage réaffirme que cette déclinaison est du ressort des plans locaux de mobilité et que, par ailleurs, les collectivités locales auront trois ans après l'adoption du PDMIF pour s'assurer de la compatibilité de leurs documents d'urbanisme local avec le PDMIF.

Réponse du maître d'ouvrage

Aux nombreuses recommandations sectorielles formulées par la MRAe, Le maître d'ouvrage répond :

- Que l'objectif de doublement de la part modale du fret ferroviaire et du fret fluvial pourra être mesuré par l'évolution du trafic routier de transport de marchandises;
- Que la filière naissante de la cyclo-logistique passe par la mise à disposition de foncier pour le développement des activités de manutention associées et par le souci public de donner une dynamique à cette filière;
- Que l'accessibilité aux stations de métro pourra être renforcée par le programme « Métro pour tous » proposée à l'automne 2024 par la présidente de le maître d'ouvrage, mais qu'il n'est pas envisagé de rendre accessible la totalité des stations de métro, mais de prioriser une série de lignes et stations;
- Que le renforcement des programmes d'actions sur la mise en accessibilité de la voirie pourra être évalué dans le cadre des plans locaux de mobilité;
- Que l'objectif de l'axe 13 « Agir en faveur d'une mobilité touristique plus durable » est de mettre l'accent sur la nécessaire prise en compte des sites touristiques dans les autres axes.
- Que les objectifs de régularité, ponctualité et qualité des transports en commun relèvent d'une politique contractuelle avec les opérateurs des réseaux.

Environnement.

Enfin, sur un terrain qui est usuellement plus particulièrement le sien, l'Autorité environnementale recommande de renforcer la stratégie et le programme d'actions concernant les particules ultrafines, d'identifier les secteurs prioritaires du bruit routier et ferroviaire, et d'intégrer un indicateur de suivi des émissions de gaz à effet de serre dans l'évaluation environnementale du plan sur la consommation des matériaux.

- En termes plus généraux, la MRAe suggère de reprendre l'évaluation environnementale du plan en évaluant les incidences de chacune des mesures prévues dans le cadre de chaque action et de retracer la démarche d'évaluation environnementale – notamment la démarche Éviter-Réduire-Compenser – qu'elle applique au cas particulier des zones humides. Elle suggère de reprendre l'évaluation des incidences Natura 2000 ... pour démontrer l'absence d'incidence significative sur ces sites. Elle suggère aussi un bilan de la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers liés à la réalisation des objectifs prévus par le PDMIF et une démarche d'adaptation au changement climatique dans ses composantes vagues de chaleur et risques d'inondation.

Réponse du maître d'ouvrage

Sur les sujets proprement environnementaux, à commencer par la question sensible des particules, le maître d'ouvrage répond à la MRAe que les valeurs OMS ont vocation à être atteintes « de manière ultime et en temps opportun » selon l'OMS elle-même, et que l'Union européenne a retenu, pour sa part, des valeurs intermédiaires, dont Le maître d'ouvrage reconnaît qu'elles ne pourront pas être atteintes en 2030 s'agissant de l'Île-de-France. A défaut, « le scénario objectif du PDMIF » permet de réduire substantiellement le nombre de personnes exposées » ... En réponse à la recommandation 28 relative aux particules ultrafines, Le maître d'ouvrage rappelle qu'elles ne font pas à ce jour l'objet d'une réglementation et que les niveaux de concentration entraînant des risques pour la santé ne sont pas connus.

L'évaluation des incidences environnementales de chacune des 167 mesures du PDMIF aurait été trop complexe à présenter de manière graphique, mais elle a bien été réalisée et elle a été synthétisée au niveau des actions. Sur la démarche d'évaluation environnementale, Le maître d'ouvrage explique que, pour les transports collectifs, la méthode ERC a été incluse dans les études d'impact; pour les autres actions « il a été nécessaire de pousser les leviers aux niveaux les plus ambitieux envisagés afin d'atteindre les objectifs environnementaux quantitatifs fixés », explication pour le mois sibylline pour le lecteur... Le cas de la préservation des zones humides avérées est renvoyé à des études locales. Les interférences avec les zones Natura 2000 sont très limitées (ligne 16 dans son passage en Seine-Saint-Denis et pour la seule phase des travaux). Une étude spécifique sur la consommation d'ENAF liée aux projets de transport sera tirée de l'étude plus large menée par l'Institut Paris Région au titre du SDRIF-E. Comme la source principale d'émissions de gaz à effet de serre pendant la période du PDMIF est constituée par les travaux concernant le Grand Paris Express, le suivi de ces émissions se fera principalement par le bilan carbone du GPE.

S'agissant du bruit, Le maître d'ouvrage donne des explications très techniques sur les limites d'interprétation des cartes stratégiques des bruits, établies selon la méthode CNOSSOS-EU (Common NOise aSSessment méthOdS). La suggestion de dédier à la santé un axe spécifique du PDMIF est écartée car l'amélioration de la santé publique constitue aussi bien un objectif qu'une résultante du PDMIF, et non un levier. En toute hypothèse, et comme indiqué dans l'action 7.5 (« Améliorer la performance environnementale du réseau routier »), 200 secteurs prioritaires de bruit routier et ferroviaire seront traités d'ici 2025, dont 100 d'ici 2030.

1.2. LES AVIS DES PPA

Au 31 janvier 2025, la consultation des Personnes Publiques Associées (PPA) sur le Plan des Mobilités en Île-de-France (PDMIF) menée par la région Île-de-France a enregistré 313 avis délibérés, réceptionnés dans un délai de six mois à compter de la date de réception de la saisine. La commission d'enquête a recensé tous ces avis dans un document (335 pages regroupant 1256 questions), le maître d'ouvrage a apporté une réponse à chaque remarque émise.

Les principales remarques ont porté sur :

- Le financement et la création d'infrastructures de transport
- Le niveau d'offre, la fiabilité et la qualité de service des transports en commun existants
- Le portage financier de certaines mesures du Plan.
- Les objectifs de déploiement d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques, jugés parfois trop ambitieux
- Les politiques de stationnement jugées trop ambitieuses
- Le stationnement automobile à proximité des gares et les normes de stationnement automobile dans les logements neufs

- Le partage de la voirie : une inquiétude de certaines PPA sur l'équilibre entre développement des modes actifs et congestion automobile
- L'intermodalité : de nombreuses demandes d'amélioration mais une difficulté à la mise en œuvre
- La mobilité piétonne : une adhésion sur le principe mais des freins à la mise en œuvre (espace disponible, financement)
- Une réduction des coupures urbaines locales
- Les nuisances issues des infrastructures de transport

De manière générale, les contributions des PPA sont favorables aux objectifs du PDMIF (82% des avis apparentés favorables). La consultation présente un nombre très limité d'avis défavorables (33 sur 313 avis, soit 10,5%), avec une concentration notable sur le territoire de l'Essonne, impliquant les EPCI Etampois Sud Essonne et Cœur d'Essonne Agglomération (21 avis). Ces EPCI et certaines de leurs communes rattachées ont transmis des avis exactement identiques

2. LES OBSERVATIONS DU PUBLIC

2.1 THÈME N°1 TRANSPORTS COLLECTIFS

Le thème des transports collectifs est celui qui a été le plus souvent abordé, par près de 800 des observations déposées. Il inclut tant le développement des réseaux (mass transit et bus pour l'essentiel) que leur fiabilité et résilience car les intervenants témoignent de nombreuses expériences personnelles négatives dont ils cherchent à expliquer les causes à partir des défaillances ou de l'insuffisance de l'offre. Il en résulte également des observations sur le confort, voire la sécurité de ces transports collectifs, ainsi qu'un jugement souvent sévère sur l'information statique et dynamique des voyageurs. L'accessibilité reste enfin une préoccupation largement partagée.

2.1.1 Développement des réseaux de transport.

Considérant le PDMIF dans son ensemble et conscients de la part majeure qu'y tiennent les transports collectifs, des interventions se veulent positives. Mais beaucoup rapportent, dans une tonalité désabusée et lasse, des expériences personnelles marquées par des retards, des annulations, des informations défaillantes, avec toutes les conséquences qui en découlent pour la vie quotidienne, et s'interrogent sur la performance globale des transports collectifs, sans laquelle il ne pourra y avoir de hausse de leur part modale face à celle de la voiture individuelle.

Obs N°2 du registre papier d'Antony Anonyme.

« On ne peut qu'être d'accord avec les grandes orientations du PDMIF, mais l'horizon de 2030 est trop proche ».

Obs N°35 du registre numérique Anonyme.

« Merci pour ce plan des mobilités IDF 2030 dont je partage les objectifs ».

Obs N°856 du registre numérique FNAUT Île-de-France.

« ... On ne peut qu'encourager la poursuite des actions de l'Axe 1, ce qui suppose la pérennisation des moyens financiers, en particulier la continuation du Contrat de Plan Etat-

Région ».

Obs N°116 du registre numérique Anonyme.

« Malgré les embouteillages, pour un trajet Saint-Maur-des-Fossés vers Châtenay-Malabry le trajet en voiture dure entre 20 min et 1h. Dans certains cas cela peut monter à 1h30. En transport en commun (gare à gare) minimum 1h30 mais plus souvent 2h00...Pour pouvoir diminuer l'usage des véhicules individuels en région parisienne il faut commencer par améliorer l'offre de transport en commun et sa qualité...Rien n'est fait pour améliorer les transports publics... Pire ils se délabrent et sont de moins en moins fiables ».

Obs N°119 du registre numérique Mme FRICHET.

« ...Les transports en commun sont encore trop peu développés en zones rurales, malgré l'augmentation de leur population et la baisse de l'emploi dans certains bassins ».

Obs N°364 du registre numérique Mme ROPTAL.

« Transports en commun surchargés, onéreux, désagréables, lents, pas fiables; il faut privilégier le transport individuel ».

Obs N°703 du registre numérique Anonyme.

« 31 ans de déboires d'utilisation de la ligne N du Transilien : plutôt que de construire des lignes et des gares dans tous les sens qui, comme toujours, vont se dégrader lentement faute de budget et de personnel pour leur entretien régulier, que l'on commence par (re)faire fonctionner correctement ce qui est en place ».

Obs N°709 du registre numérique M. EGLY.

« J'ai arrêté mon abonnement au pass Navigo car les retards et annulations des trains impactaient ma ponctualité à mon travail et 15 km réalisés en 1h30 par les transports c'en était trop ! Je trouve vraiment dommage d'avoir des moyens de transports à disposition et de ne pas pouvoir les utiliser pour cause de non-fiabilité ».

Des contributions proposent une vision élargie des enjeux, en considérant la centralité et les couronnes du maître d'ouvrage, l'histoire récente de son développement socio-économique, et la géographie des réseaux qui en découlent. Pour l'association Fontainebleau Patrimoine

(Obs N°96 du registre numérique M. BRICKER),

L'expansion des zones urbaines s'est souvent faite de manière anarchique, sans planification adéquate des infrastructures de transport, ce qui a conduit à « tirer » ces infrastructures plus loin en périphérie, augmentant les coûts et la complexité du réseau. Ce lien entre urbanisation et besoin de transports collectifs est souvent établi, le Groupe Gauche communiste, écologiste et citoyenne du Conseil régional

(Obs N°1334 du registre numérique) en donne un exemple précis : « L'urbanisation est susceptible d'aggraver les dysfonctionnements du réseau de transport et la saturation du réseau viaire à l'image du développement du secteur de Marne-la-Vallée avec 40 000 habitants supplémentaires avant 2040 sans amélioration de la desserte (RER A, A4, A104) ».

De fait, ce thème est repris à différents échelons, qu'il s'agisse de communes peu peuplées ou d'ensembles urbains conséquents. Une différenciation est suggérée entre petite et grande couronne, la première ayant atteint un niveau d'équipement, qui certes mérite sans doute encore d'être complété (d'où les nombreuses suggestions de prolongements locaux de lignes de métro et de tramways), la seconde se sentant encore éloignée et souvent mal desservie. En petite couronne néanmoins, la préoccupation reste encore forte s'agissant du Maillage « de banlieue à banlieue ».

Obs N° 151 du registre numérique Mairie Saint-Germain-de-la-Grange (Yvelines)

« Envisager de nouvelles dessertes pour prendre en compte l'évolution des besoins des communes qui sont peu ou pas desservies par des transports en commun, mais confrontées à des obligations de croissance importantes dans le cadre de la loi SRU, créant ainsi une demande en transports publics plus forte sur leur territoire ».

Obs N°434 du registre numérique Anonyme.

« Travailler en partenariat avec les aménageurs sur la construction des écoquartiers, souvent les écoquartiers sortent de terre et il faut attendre des années avant que les transports suivent, ce qui crée un engorgement des gares à proximité (ex : Plateau d'Avron à Neuilly-sur-Marne, Sycomore à Bussy-Saint-Georges, Descartes à Champs-sur-Marne) ».

Obs N° 585 du registre numérique Anonyme

« En 2030, l'Île-de-France ne doit plus dépendre de la voiture. Un Maillage renforçant les possibilités d'accéder aux Transiliens et RER sans utiliser de véhicules individuels est primordial. Augmenter la densité du Maillage en petite couronne n'est plus aujourd'hui qu'une question de praticité, quand la grande couronne continue de dépendre de la voiture, créant des parkings toujours plus étendus aux abords des gares de transition et continuant de pousser des gens dans leurs voitures individuelles ».

Obs N° 17 du registre numérique Anonyme appelle à prolonger les lignes de métro historiques jusqu'aux stations du Grand Paris Express.

Obs N° 632 du registre numérique Anonyme

« L'enjeu majeur est le Maillage des transports en banlieue ».

Quelques contributions remettent en cause certaines des hypothèses sur lesquelles le PDMIF est fondé, notamment quant à leur impact sur les transports collectifs, par exemple la date de livraison des lignes du GPE et le maintien d'une pratique étendue du télétravail.

Obs N° 1008 et 1010 du registre numérique M. MERCIER

« Retard de finition des lignes du GPE et baisse du télétravail sont deux facteurs très incertains sur l'horizon du plan ». « Le projet de PDMIF fixe l'objectif « de faire croître de 2% le nombre de déplacements en transports collectifs entre 2019 ... et 2030 » (page 79). Cet objectif est extrêmement peu ambitieux. Certes le projet de PDMIF peut avancer que « Compte tenu de la baisse de fréquentation des transports collectifs occasionnée par la crise sanitaire, cet objectif correspond à une augmentation de l'ordre de 15% entre 2023 et 2030. Mais cette présentation de l'objectif est fallacieuse ».

Quels remèdes apporter face aux nombreux exemples de « dysfonctionnements », à tout le moins de désagréments, rapportés par le public ?

Peu de contributions procèdent à des analyses, même partielles, des conditions techniques d'exploitation des lignes des différents réseaux de transports collectifs, même si plusieurs comprennent les contraintes de ressources humaines, de maintenance des lignes et des rames, de programmation des travaux indispensables. Certaines, parfois agacées par des réaménagements à leur sens inopportuns et entraînant des modifications d'horaires, formulent des suggestions de réaménagement des cadencements de desserte des stations, ou se plaignent des conséquences, paradoxales, d'ouverture de nouveaux tronçons de lignes (métro, tramway) qui permettent aux opérateurs (SNCF, RATP) d'en supprimer d'autres.

En revanche, nombreuses sont les propositions de « prolongements », donc de créations

de nouvelles dessertes.

Obs N° 5 du registre déposé en mairie d'Antony, M. GAGNARD : « Importante dégradation de la qualité du service sur le RER B par rapport à ce qu'elle était il y a une vingtaine d'années : Il n'y a pas une semaine où un usager pendulaire du RER B ne rencontre une difficulté. Le libellé du PDMIF en ce domaine paraît trop optimiste »

Obs N° 164 du registre numérique Anonyme : « Avec le prolongement du RER E à Mantes, je propose de supprimer la branche Poissy du RER A, afin d'équilibrer les dessertes de Cergy et St Germain. Les usagers de Poissy conserveront leur liaison avec La Défense et le centre de Paris ».

Obs N°227 du registre numérique M. SUREAU : « La situation pour le million d'usagers de cette ligne RER B est catastrophique. Pannes, annulations, retards, suppression de trafic le week-end, conditions de transport inhumaines... Cela fait des années que l'on nous annonce que ces problèmes vont être réglés et nous voyageons toujours dans des rames qui ont plus de 50 ans. Les temps de trajet n'ont jamais été aussi longs, les rames sont sursaturées. Bref c'est l'incurie la plus totale avec des conséquences humaines dramatiques : pertes d'emplois, discriminations à l'embauche, fatigues extrêmes, risque d'accidents. Aucune réponse à la hauteur de cette situation n'est réellement avancée dans le plan de mobilité de la région Île de France ».

Obs N° 455 du registre numérique Mme PERNOIS : « Portion Nord du RER B : les problèmes sont récurrents, c'est épuisant. Comment a-t-on fait pour un meilleur fonctionnement pendant les JO ? ».

Obs N° 1035 du registre numérique Mme CONSTANS : « formule différentes suggestions de cadencement sur le tronçon Sud RER B direction Paris ».

Si l'on dresse un bilan par type de réseaux, l'on peut retenir pour l'essentiel les diagnostics suivants, accompagnés de suggestions (cadencements et prolongements).

Transilien

Ligne H (Gare du Nord vers Val d'Oise et Oise) : **proposition de nouvel arrêt au Stade de France, amélioration des cadencements vers Saint-Leu-la-Forêt, Luzarches...** (Obs 244 du registre numérique Anonyme : « Je demanderais que la ligne H soit desservie par un train toutes les 15 minutes hors heure de pointe, au lieu d'un train toutes les 30 minutes comme c'est le cas sur les tronçons Pontoise ou Valmondois »).

Ligne J (Gare Saint-Lazare vers Ermont, Pontoise, Mantes-la-Jolie, Oise et Eure) : **inquiétudes sur le maintien d'un arrêt à Bonnières-sur-Seine ; ponctualité** (Obs N°193 du registre numérique M. PUCHEUX).

Ligne L (Gare Saint-Lazare vers Versailles, Saint-Nom-la-Bretèche, Cergy-le-Haut) : **nombreux problèmes d'exploitation ; trains trop peu nombreux vers Milly-la-Forêt** (Obs N° 162 du registre numérique Mme CHOURAKI) ; **proposition de suppression de la branche Cergy-le-Haut** (Obs N° 164 du registre numérique Anonyme : « Je propose aussi la suppression de la branche Cergy de la ligne L si elle permet une fréquence accrue sur la A »).

Ligne N (Gare de Montparnasse vers Rambouillet, Dreux, Mantes-la-Jolie) : **dysfonctionnements d'exploitation en particulier sur segment Montfort-L'amaury** (Obs N°68 du registre numérique Mme SIBILLE) ; Obs N° 404 registre public Anonyme : « Il serait bien pour faire gagner du temps à tout le monde de faire des trains navette omnibus Paris/Versailles-Chantier toute la journée et rendre tous les autres trains directs Versailles

puis leur desserte normale ensuite ».

Ligne P (Gare de l'Est vers la Ferté-Milon, Château-Thierry, Coulommiers, Provins) : **Obs N° 411 mairie de Saint-Ouen-en-Brie** : « *Trop de trains courts sur la ligne SNCF P ; pas assez de trains tôt le matin, mais surtout en fin de journée (impossibilité de se rendre à des spectacles sur Paris/voire à des rendez-vous de travail tardifs)* ». **Obs N° 979 registre numérique Anonyme** : « *Problèmes de disponibilités des trains, en particulier sur la ligne P entre la Gare de l'Est et Coulommiers. Elle a tout d'un parcours sinistré* ».

Ligne R (Gare de Lyon vers Melun, Montereau, Montargis) : **Obs N°219 du registre numérique M. DELIGNY** : « *Améliorer la ligne R et notamment les moyens d'information* »).

Le cas de « l'hypothétique Ligne S » fait l'objet de commentaires spécifiques :

Obs N° 707 du registre numérique Anonyme : « *Je regrette l'absence de la mention d'une éventuelle ligne S, rétablissant une connexion directe et rapide avec la branche Vallée du RER D ; si j'avais constaté à la mise en œuvre du SA2019 quelques améliorations en matière de régularité, force est de constater qu'il n'en reste rien aujourd'hui et que j'utilise mon véhicule thermique pour me rendre à une autre gare du RER que celle de Ris-Orangis* ».

Obs N°622 du registre numérique Anonyme demande le renforcement du Transilien S.

Obs N°1334 du Groupe communiste, écologiste et citoyen demande la pérennisation et le développement de la ligne S

Réseau Express Régional

Si le RER A est peu mentionné, sinon pour certaines situations de surcharge, par exemple la « *branche Cergy* » en soirée et le week-end, les commentaires négatifs sont nombreux quant aux RER B et C.

L'observation N°76 du registre numérique Anonyme donne une longue description de « *tout ce qui ne va pas* » sur le B, et des dégradations des conditions de desserte des gares de la vallée de l'Orge sont mentionnées (**Obs N° 36 Anonyme**).

Selon l'observation n° 402 Mme FURSTOSS : « *On peut parfois mettre 2 heures pour rentrer à Saint-Quentin-en-Yvelines de Paris, c'est rédhitoire* ».

L'observation N°1386 Anonyme explique de manière détaillée les bouleversements apportés par les reprogrammations de service des lignes C et D en Essonne : « *Ces deux grandes gares que sont Juvisy et Massy-Palaiseau mériteraient de retrouver une liaison ferroviaire directe afin de faciliter les flux entre l'Est de l'Essonne et la banlieue Sud/Sud Est, y compris le campus universitaire de Saclay* ».

On notera toutefois la satisfaction du **groupe Agissons Citoyens pour Evry-Courcouronnes (Obs N° 1369)** quant au nouveau matériel circulant sur la ligne D.

S'agissant de la ligne E du RER, plusieurs observations font part de fortes déceptions quant à la dégradation de la fiabilité de cette ligne, auparavant appréciée et en donne leur interprétation, qui est la mise en servie laborieuse du prolongement Ouest vers La Défense et Nanterre- La Folie.

Obs N° 976 du registre numérique Anonyme de Pantin 93 dénonce « *une forte dégradation depuis deux ans, notamment sur les segments Paris-Nogent et Paris-Le Perreux sur Marne, depuis le prolongement de la ligne vers Nanterre* ». **Idem : observations N° 169 Mme BENFADEL, N° 176 Anonyme, N° 221 M. SCHAFFHAUSER.**

Obs N° 1011 du registre numérique M. LOGANATHAN : « *Désormais depuis le prolongement et même les deux années précédentes, c'est carrément la hantise quotidienne, est-ce qu'aujourd'hui cela va marcher ?! Est-ce que je vais arriver à l'heure à mon rdv, vais*

avoir mon tgv ou mon avion ? ».

En complément, des observations évoquent une éventuelle ligne RER F, décrite tantôt comme circulaire (de Mantes-la-Jolie à Roissy en passant par Pontoise au Nord et Évry-Courcouronnes au Sud), tantôt comme axiale avec création d'une liaison par tunnel souterrain entre les gares Saint-Lazare et Montparnasse. Par ailleurs, quelques intervenants critiquent nettement le futur CDG Express :

Obs N° 875 registre numérique M. BATY, Mouvement National de Lutte pour l'Environnement : « Ma ville de Tremblay-Lès-Gonesse est très mal desservie par le RER B, vétuste, inconfortable, sans régularités, avec une gare très déshumanisée. Depuis plus de trois ans nous subissons le soir et sur de nombreux week-ends l'absence totale de circulation des trains pour raison de travaux et de construction des voies du CDG Express. Le CDG Express, train direct Paris Gare de l'Est à Roissy CDG (25 euros le trajet) fera le parcours toutes les 7 minutes. Réalisé avec plus de deux milliards de fonds publics, il empruntera en partie les voies du RER B et serait prioritaire d'où son appellation de Train des riches ».

Tramway

L'attractivité du tramway, malgré la saturation de certaines lignes aux horaires de pointe, inspire plusieurs suggestions d'aménagements et surtout de prolongements.

T1 : Prolongement à l'Ouest depuis Asnières – Quatre routes fortement attendue par les Villes de Colombes (**Obs 1 et 2 du registre déposé à Colombes**) puis Nanterre (**Obs N°2 du registre déposé à Nanterre**) en direction de Rueil-Malmaison. Idem pour plusieurs observations sur registre numérique (**N° 86 Anonyme**, **N° 164 Anonyme**, qui évoque aussi un prolongement à l'Est vers Val de Fontenay).

T2 : Prolongement au Nord-Ouest vers Argenteuil. **Obs N° 541 Mme SASHA**, **Obs N° 718 Anonyme** : « Argenteuil n'a pas de transport direct pour Paris La Défense, il faut passer par Paris, ou le pont de Bezons, ou la nouvelle ligne Eole et donc 50 à 60 mn de transport. L'idéal serait de prolonger le tramway T2 du Pont de Bezons à la gare principale d'Argenteuil ».

T3 : Boucle finale du T3 (dite aussi T3c) à réaliser, en substitution des bus Petite Ceinture, peu appréciés car remplacés par des bus simples surchargés aux heures de pointe : **Obs N° 138, N° 164, N° 631, tous Anonyme**.

T4 : Prolongement vers Noisy-le-Sec : **Obs 549 du registre numérique M. CAPUANO** : « L'idée est de prolonger le T4 jusqu'à Noisy le Sec pour donner accès aux correspondances avec le T1, avec le tronç central du RER E (avec donc des RER plus fréquents), avec la branche Tournan de ce même RER E, avec le futur T11 ».

T5 : Prolongement vers Stains (**Obs N°1334 Groupe communiste, écologiste et citoyen du Conseil régional**).

T6 : **Obs N° 711, Anonyme** : « prolonger le T6 jusqu'à Porte d'Orléans quitte à supprimer une voie de circulation pour les véhicules qui pourront se rabattre sur les rues adjacentes ». Idem : **Obs N° 1334, Obs N° 1350 M. BRUYERE**.

T7 : Prolongement suggéré vers Juvisy-sur-Orge : **Obs N° 862 Association ADOR** et **N° 1353 M. VIGNEUX**. **L'observation N° 128 Anonyme** évoque toutefois précisément les difficultés techniques qui seront rencontrées en cas de prolongement direct vers Juvisy-sur-Orge.

T9 : Prolongement suggéré vers la plateforme aéroportuaire d'Orly au Sud et vers la place d'Italie à Paris au Nord. **Obs N° 862 Association ADOR** et **N° 1334, déjà mentionnée**.

T10 : Prolongement suggéré de Châtenay-Malabry et Clamart puis interconnexion avec la future Ligne 15 : **plusieurs observations (N° 14, 44, 190, 608)** le suggèrent, mais **d'autres (56, 868)** sont vivement opposées.

T11 : Le prolongement à l'Ouest vers Sartrouville et à l'Est vers Noisy-le-Sec est fortement plébiscité. **Obs N°55 du registre numérique Anonyme** : « *Il s'agit d'une ligne de surface qui pourrait être pleinement mise en service avec des travaux bien moins lourds et coûteux que les métros du Grand Paris Express. Très empruntée malgré sa longueur actuellement insuffisante, en allant de Sartrouville à Noisy-le-Sec (voire au-delà) comme initialement prévu, cette ligne révolutionnerait de nombreux déplacements de banlieue à banlieue, et améliorerait grandement la desserte de l'université Paris 13-Villetaneuse par exemple.... Ce prolongement permettrait de désengorger des lignes radiales et serait complémentaire des lignes du Grand Paris Express* ». Idem : **Obs 69 Anonyme, 261 M. JOANNOT, 278, 541 Mme SASHA, 707 Mme DRAVEL, 1360 Mme BRUN.**

T12 : Au-delà de son fonctionnement actuel qui fait l'objet de commentaires critiques (**Obs 254 Mme COMPIN, 1353 M. VAGNEUX**), son prolongement est suggéré, d'une part au Sud pour desservir d'autres quartiers d'Evry-Courcouronnes (Rond-point Louis Néel), d'autre part vers l'Ouest (Versailles-Chantiers) (**Obs N° 581 M. NICOLAS, N° 582 Mme KONRAT.**

T13 : Son prolongement vers le Nord jusqu'à Cergy est suggéré par **Obs N° 1334 Groupe communiste, écologiste et citoyen**, mais certaines contributions paraissent le contester ; **Obs 879 registre numérique Mme FRIQUE (Achères)** : « *Le prolongement du T13 jusqu'à Achères ne sera d'aucune utilité* ».

T14 : Nouvelle dénomination depuis mars 2025 de la branche Esbly - Crécy-la-Chapelle du Transilien P, ce tramway 14 est proposé à prolongement vers Coulommiers et La Ferté-Gaucher (**Obs 622 du registre numérique Anonyme**).

Enfin des suggestions sont faites : réhabiliter la Petite Ceinture (**Obs N° 51 du registre numérique Anonyme, N° 855 FNAUT**), créer un tram de Paris à Suresnes (**Obs N° 92 Anonyme** « *comme cela a existé jadis* »), créer une rocade des gares parisiennes (**Obs N° 164 Anonyme** : « *Un métro lourd serait compliqué, mais ce pourrait être un VAL souterrain avec moins d'emprise ou même un tram* »), tracer un tram sur la route RD 910 traversant Sèvres, Chaville, Viroflay, Versailles (**Obs N° 1033 M. NGO**), en créer un de Torcy à Roissy CDG via Vaires- sur-Marne et Villeparisis (**Obs N° 1056 Anonyme**). Le maintien d'Orly val avec une évolution de sa finalité est fortement défendu : **Obs N° 1 du registre papier déposé à Antony** : « *Maintien d'Orly val et aménagement d'un barreau desservant Wissous et le quartier Antonypole qui se développe autour d'une future gare de la L18* ».

Idem : **Obs N° 164 Anonyme, N° 626 Anonyme, N° 855 Ville de Rungis, N° 862 Association ADOR, N° 1382 M. MAUGER.**

Métro

S'agissant des Lignes 15, 16, 17, 18 du Grand Paris Express, elles sont évidemment attendues mais leur tracé, tant qu'il n'est pas définitivement arrêté, n'échappe pas à certaines controverses, notamment pour les lignes 17 et 18, voire à des propositions d'aménagement des tracés.

Ligne 15 : **Obs N° 46 du registre numérique, M. MORELLI** : « *Au Plessis-Trévis, impatience quant à la finition de la L15* ».

Obs N° 164 Anonyme : « *La branche Champigny-Noisy de la ligne 15 est stupide, elle ne fera qu'engendrer des perturbations, elle devrait être reprise par la 16 et avoir une circulaire parfaite* ».

Obs N° 309, Anonyme : « *Accélérer les travaux de la L 15 GPE par rapport à ceux des lignes 17 et 18 car elle desservira des villes nettement plus densément peuplées* ».

Ligne 16 :

Obs N° 120 registre numérique Anonyme : « Je me réjouis à l'idée de l'ouverture de la future gare du GPE Chelles - Gournay Ligne 16 qui va permettre de faciliter la connexion entre les banlieues elles-mêmes et non seulement "Paris et sa banlieue". **Obs N° 549 M. CAPUANO** : « Je propose de supprimer l'exploitation prévue en branche de la ligne 15 au niveau de Champigny centre en prolongeant la ligne 16 vers Champigny qui reprendrait le tracé existant de la 15 ».

Ligne 17 :

Obs N° 863 du registre numérique M. BESNARD : « Pas de gare en pleins champs au Triangle de Gonesse, la protection des terres est désormais incontournable ».

Ligne 18 :

Obs N° 409 Ville de Versailles : se félicite de l'arrivée à venir de la ligne 18.

Obs N° 862 du registre numérique Association ADOR attend la réalisation de la L 18 GPE reliant le pôle d'Orly à Massy et Saclay, mais également le lancement des études pour un prolongement de la ligne à l'Est jusqu'au RER A à Boissy-Saint-Léger.

Obs N° 164 Anonyme : « Le projet de ligne 18, si on exclut la stupidité du viaduc, est stérile en l'état actuel des choses (surdimensionné, manque de stations intermédiaires... ».

Obs N° 22 Anonyme : prévoir le prolongement de la future ligne 18 jusqu'à Nanterre avec des stations intermédiaires en correspondance avec la Ligne L du Transilien ;

Idem Obs N° 481 Ville de Saint-Cloud. Obs N°486 M. POLLET: « Si la ligne 18 est prolongée de Versailles à La Défense, il faudra créer dans le quartier Montreuil (17000 habitants sur 2 km²) un puits d'aération ou de secours tous les 800 mètres. En traçant un cercle d'un rayon de 800 m avec comme centre la gare des Chantiers, les travaux vont impacter lourdement les quelques espaces verts qui subsistent dans un quartier densément peuplé ».

Obs N2 registre papier déposé à Nanterre Ville de Nanterre : fortes préoccupations quant à l'arrivée de la Ligne 18 à Nanterre, ville dont déjà 13 % de la superficie est dédiée aux diverses infrastructures ferroviaires largo sensu. Il faudrait que cette Ligne rejoigne directement La Défense.

Obs N° 862 du registre numérique Association ADOR attend la réalisation de la L 18 GPE reliant le pôle d'Orly à Massy et Saclay, mais également le lancement des études pour un prolongement de la ligne à l'Est jusqu'au RER A à Boissy-Saint-Léger.

Ligne 19 : ce projet, encore non arrêté, fait l'objet d'avis divergents :

Obs N° 164 du registre numérique Anonyme: « Le projet de ligne 19 semble être une bonne idée pour desservir des populations plus isolées, notamment de banlieue à banlieue ».

Obs N° 541 Mme SASHA : « opposition, du fait notamment du coût, mais aussi parce qu'elle ne répondrait pas aux besoins des habitants d'Argenteuil, Bezons, Sartrouville ».

S'agissant des lignes « historiques » du métro et de l'étoile radiale qu'elles constituent en direction de la petite couronne, quasiment toutes font l'objet de suggestions de prolongements, généralement courts mais jugés d'autant plus nécessaires qu'ils permettraient de desservir des villes sous-équipées en mass-transit, ou d'atteindre des connexions avec les lignes du GPE. Certains de ces prolongements possibles rassemblent le soutien de nombreuses contributions :

M3 Vers l'Ouest : Obs N°1 et Obs N°2 sur registre papier déposé à Colombes, Ville de Colombes, demande l'engagement des études de prolongement du métro M3 côté Ouest depuis son terminus actuel de Pont de Levallois jusqu'à Bécon-les-Bruyères puis Colombes et Argenteuil. « Arguments : l'augmentation de la population de Colombes, la saturation du tramway T2, une certaine inadéquation de la desserte de la ville par les lignes J et L, l'avantage

décisif qu'apporterait une desserte par métro donnant accès direct au cœur de la capitale ».
Dans le même sens :

N° 86 Anonyme, N° 994 M. FRETAUT, N° 997 Mme COMMUNAL. Vers Nord :

Obs N° 554 Anonyme : « *Prolonger la ligne de métro 3 vers la future gare de pont de Bondy en utilisant deux voies de l'autoroute A3. Pour desservir des quartiers très densément peuplés de Bagnollet, Montreuil, Romainville, Noisy le Sec et Bondy* ». Dans le même sens, avec évocation du quartier La Noue de Montreuil :

Obs N° 610 Mme CARCAILLOU, 613 Mme DIADHIOU, 614 Mme GUYARD, 1055 M. BABINET.

M4 Le prolongement vers le Sud (Bourg-la-Reine, Robinson, Châtenay-Malabry avec interconnexion avec le tramway T10) de cette ligne automatisée est plébiscité par une vingtaine d'intervenants habitant Bourg-la-Reine (**Obs N° 668 Association M4 à BLR**) et surtout Châtenay-Malabry. Elle permettrait des connexions directes ou semi-directes avec Paris et contribuerait fortement à soulager le RER B.

M5 et M7 : Le prolongement de ces lignes vers le Nord vers Drancy puis Le Bourget et la création d'arrêts supplémentaires (La Folie suggéré par **Obs N° 129 Ville de Bobigny**) permettraient de desservir les quartiers et villes au-delà de Bobigny et La Courneuve.

M10 : Des prolongements vers l'Ouest et vers l'Est sont proposés, notamment par les collectivités locales : respectivement **Obs N° 673 Ville de Saint-Cloud** (Idem **N° 22, N° 319 Anonymes**), **Obs N° 612 Ville de Ivry-sur-Seine.**

Enfin, les lignes M11, M12, M13 et même M14 font elles-mêmes l'objet de propositions de prolongements vers, respectivement, Noisy-Champ (**N° 553 Anonyme**), Issy-les-Moulineaux (**N° 319 Anonyme**), Gennevilliers puis Argenteuil (**N° 9 Ville de Gennevilliers**), Morangis (**N° 330 M. BERAHAI**).

L'automatisation des métros est évoquée partout où elle serait possible :

Obs N° 7 Anonyme (« *Une modernisation par décennie, c'est trop long* »), **N° 46 M. MORELLI, N° 382 Anonyme Paris. Obs 565 M. GAUTIER.**

A noter enfin, quelques propositions de réouverture de liaisons ferroviaires complémentaires au mass transit, en particulier en Seine-et-Marne : train de Coulommiers à La-Ferté-Gaucher (**Obs 710 M. CAVUSCENS, Obs 724 Mme DURAND**), train de Bourron-Marlotte à Malherbe et de Melun à Roissy (**N° 108 M. BLEIN MARTIN**).

Quatre considérations complémentaires peuvent être évoquées en complément de celles déjà présentées sur le mass transit.

Beaucoup d'intervenants regrettent la baisse de l'offre en soirée. Ils en déclinent les conséquences pratiques sur leur vie professionnelle (avec rappel fréquent des emplois à horaires décalés), étudiante et universitaire, culturelle, personnelle.

La question 1.1 posée en réunion publique soulève clairement le dilemme : « *En matière de transports collectifs, la priorité devrait être donnée à l'amélioration de la fiabilité des lignes existantes et à l'augmentation de l'offre (fréquence, amplitude horaire), notamment après 20h en Ile-de-France, plutôt qu'à la création de nouvelles lignes, parfois coûteuses et peu pertinentes* ».

La mise en service de matériels neufs, en pratique de rames de nouvelles technologies et de confort nettement amélioré, est saluée quand elle intervient, mais fortement attendue lorsqu'elle est annoncée et retardée. Le déploiement de nouveaux systèmes électroniques d'exploitation, de signalisation, de supervision et de régulation, qui est évidemment crucial pour renforcer la résilience des réseaux, n'est évoqué que par quelques « experts ». Plus largement, des usagers s'inquiètent de la gestion de la maintenance générale des infrastructures et matériels de nature très diverse utilisés dans les réseaux de mass transit :

Obs N°987 du registre numérique ANONYME :

« ...Au coût des aménagements, il faut prévoir dans le budget les coûts de maintenance et entretien ».

Obs N°1008 du registre numérique M. MERCIER : *« Il convient par ailleurs que l'entretien des infrastructures soit correctement assuré. Je ne donne qu'un exemple. Sur la Ligne 13 du métro que je fréquente, l'une des plus saturées du réseau, on entend bien trop souvent dans les haut-parleurs le message « circulation perturbée à cause d'une panne de signalisation ».*

Obs N°1042 du registre numérique M. MICHAU :

« Assurer la maintenance et la gestion des infrastructures via une coordination entre Île-de-France Mobilités, les collectivités et SNCF/RATP ».

La mise en service de nouveaux segments d'infrastructures est saluée lorsqu'elle démultiplie les possibilités d'interconnexions (prolongement du RER E à La Défense et Nanterre, mise en service du tramway T10 dans les Hauts-de-Seine, mise en service du tramway T12 entre Massy-Palaiseau et Évry-Courcouronnes) mais elle suscite quelques commentaires aigres lorsque la cartographie d'autres réseaux est alors remis en cause. Plusieurs observations regrettent que la livraison du T12 ait conduit à une moindre offre du RER C sur le Val d'Orge en Sud-Essonne (**Obs N° 427 du registre numérique Mme DUBOIS**).

Quelques situations d'interférences avec les limites régionales sont évoquées, à la fois sous l'angle tarifaire mais aussi sous celui de l'harmonisation de l'offre et des cadencements : cas de la desserte de Gisors (Eure) à travers les **Obs N° 423 Anonyme et 425 Mme LINN**, cas de la partie Est de la Seine-et-Marne desservie par les TER de le maître d'ouvrage Grand Est (**Obs N° 423 M. DUCHOISELLE, Obs N° 1383 Anonyme, Question 11 posée en réunion publique**).

Les réseaux de bus.

Beaucoup d'observations ont porté sur des cas précis de lignes ou de réseaux de lignes de bus : fréquences (notamment en soirée, les week-ends), horaires, irrégularités de prises en charge (deux bus qui se suivent), information statique et dynamique, trajets, réaménagement de réseaux locaux. Elles se recoupent avec celles relevées dans le sous-thème Régularité du trafic, fréquence, horaires

Dans le présent sous-thème, on peut donner quelques exemples qui s'attachent plus au cadre général du bon fonctionnement des réseaux locaux, notamment lorsque les intervenants se placent eux-mêmes à un échelon géographique plus large que le strict fonctionnement d'une ligne particulière.

Obs N° 1 du registre papier déposé à Antony suggère un renforcement des services de bus sur la commune d'Antony pour mieux desservir l'axe SW-NE de la ville depuis le nouveau quartier d'Antonypole (gare de la future L18 GPE) jusqu'à l'hôpital d'Antony puis jusqu'à La Croix de Berny.

Obs N° 1 du registre déposé à Boulogne-Billancourt souhaiterait une liaison de bus reliant Levallois-Perret / Neuilly-sur-Seine à Boulogne-Billancourt via le bois de Boulogne. Plus largement, l'observation **N° 569 du registre numérique Anonyme (Boulogne-Billancourt 92)** multiplie les exemples précis de traversées par bus du Bois de Boulogne qui permettraient des liaisons nouvelles entre communes de l'Ouest parisien à l'image de ce qui se fait au Bois de Vincennes.

Obs N° 62 du registre numérique M. BRABOWICH, illustre la nécessité de redessiner un réseau de bus de rabattement ou de desserte, lorsque de nouvelles stations ou gares de mass transit sont ouvertes, comme c'est le cas de L'Haÿ-les-Roses désormais desservi par la Ligne M14. Dans le même esprit,

Obs N° 124, Anonyme, « Avant la construction et la mise en service de la ligne T10 à Châtenay-Malabry il existait plusieurs lignes de bus qui desservaient le centre-ville, l'arboretum, et différents quartiers non desservis par les transports en commun. À la mise en service du tram beaucoup de bus ont été supprimés. **Idem Obs N° 101 M. ADAM**.

Ce type de remarques vaut aussi lors de réaménagements urbains, comme à Saint-Denis 93 :

Obs N° 1002 registre numérique Mme RITMANIC : « A l'occasion du réaménagement piéton du centre-ville, la mairie a décidé sans consultation de supprimer 8 arrêts (sur 3 lignes) de l'hyper centre-ville... Le PDMIF doit exiger : de prendre en compte en amont la mobilité par les bus dans les projets d'aménagement comme partie intégrante de ces aménagements ; d'intégrer la nécessaire concertation avec les usagers, en amont, pour prendre les décisions les plus adaptées aux besoins réels de la population.

Obs N° 420 Anonyme : suggestions de réorganisation à Paris des dessertes en bus du quartier Butte Montmartre et 18^{ème} arrondissement.

Obs N° 560 Anonyme : « Avoir 2 bus en l'espace de 5mn puis devoir attendre les suivants 1/2h ne facilite pas les déplacements et oblige à choisir éventuellement des modes alternatifs pas toujours écologiques ».

Obs N° 855, Ville de Rungis : améliorer les dessertes de nouveaux quartiers (écoquartier Montjean) et les raccords à la nouvelle ligne L 14.

Obs N° 869 registre numérique Anonyme : « Permettre d'aller à La Ferté Alais, Dourdan, Angerville, Méréville, Pithiviers en bus toute la journée sans faire la tournée de tous les petits villages qui rendent les trajets trop longs et donc encouragent l'utilisation de la voiture ».

Obs N° 870 Anonyme : « Sur Saint-Germain-en-Laye, les bus devraient être améliorés : -il n'y a pas de bus scolaire, du coup le matin les bus sont bondés-il n'y a pas de bus le soir en semaine après 22h à part une "navette toute les heures" -le dimanche il y a un bus toutes les heures sans compter le manque de chauffeur qui rend les horaires aléatoires ».

Obs N° 871 Groupe Ensemble pour Bondoufle : « Bondoufle est une ville sans gare, oubliée lors du tracé du nouveau tram 12. Les seuls transports en commun disponibles sont les bus. L'offre y est limitée, instable, peu fiable. Le réseau a surtout été organisé pour les déplacements des actifs matins et soirs en semaine. Mais non pour la desserte du centre-ville et des établissements scolaires. Les temps d'attente en journée sont énormes. Les propositions sont de deux ordres : d'une part, faciliter l'interurbain en connectant Bondoufle, toujours par bus, directement aux 2 gares REC et D, ainsi qu'au tram 12 ; d'autre part, créer des transports intra urbains, permettant aux habitants, en particulier aux seniors et aux scolaires, de circuler d'un bout à l'autre de la ville ».

Obs N° 1004 du registre numérique Anonyme « Prévoir de nouveaux parcours de bus pour acheminer les voyageurs jusqu'aux gares de la nouvelle ligne 15 Sud ».

Obs N° 1028 registre numérique Anonyme : « A Paris, depuis la suppression des voies de bus, la circulation et la ponctualité des bus sont devenues un enfer ».

Obs N° 1032 registre numérique Anonyme « Je vis à Saint-Vrain en Essonne et j'aimerais pouvoir envoyer mes enfants à l'université de Paris Saclay. Cela relève du parcours du combattant vu le manque de transports en commun. Nous devons nous contenter de l'université d'Evry ! Pourquoi ne pas déployer plus d'offres de transport en commun dans ce département ? ».

Obs N° 1037 M. NAJMAN pour Décidons notre ville (Cachan): « Immobilisme à Cachan alors que les lignes M4 et L14 ont été prolongées vers Bagneux et Aéroport d'Orly. Les dessertes de bus devraient être repensées en conséquence ».

Pourraient encore être mentionnées les observations sur des situations locale : N° 125 (La-Ferté-sous-Jouarre), N° 988 (insuffisante desserte au quotidien du quartier Villeneuve à Maurepas), N° 1000 (réseau de bus à Cergy-Pontoise), 1052 et 1053 (réseau parisien).

Obs N° 1337 Anonyme. « Les lignes de bus desservant le centre et l'ouest de la capitale pourraient être prolongées vers les Hauts-de-Seine (Saint-Cloud, Issy-les-Moulineaux), jusqu'aux futures stations de la ligne 15, au besoin sans arrêt dans Paris et sans changement de conducteur aux portes de Paris ».

Obs N° 1374 M. LE ROUX : « Souvent les bus réalisent des circuits courts internes à une seule municipalité, alors qu'il faudrait relier les grands pôles entre eux par des lignes express circulaires ».

Obs 1.3 en réunion publique : « Le réseau de bus de banlieue parisienne souffre d'un manque d'intégration hérité de son histoire, il ne s'agit pas d'un réseau de bus unifié mais d'une centaine de réseaux différents, ce qui entraîne de nombreuses anomalies ».

En complément de la part majeure que constituent les différents réseaux locaux voire territoriaux de bus, certaines contributions citent l'intérêt des « petits bus locaux »

(Obs N° 21 du registre numérique Mme Garnier : « A Malakoff, bus Hirondelle « gratuits » bien adaptés aux petites rues »). **Plus nombreux sont les témoignages relatifs aux bus à haut niveau de service (BHNS) et cars express :**

Obs N° 64 du registre numérique Anonyme : « Le Tzen 2 pour 2031 soit 20 ans pour un projet de BHNS c'est anormal et en contradiction totale avec la volonté de décarboner les transports en quelques décennies ».

Obs N° 69 Anonyme « Les cars express avec leurs voies réservées sont plutôt une bonne idée, tel que le 9103 qui permet de relier Massy-Palaiseau et Dourdan en 30min. En revanche certaines lignes sont beaucoup trop longues ! Avec des trajets de plus d'une heure, la régularité est très incertaine. L'idée de relier deux pôles multimodaux est une bonne chose mais elle doit se limiter à un temps de trajet qui ne doit pas dépasser les 30 mn pour rester pertinent ».

Obs N° 201 Anonyme : « La création des cars express vont dans le bon sens, mais il faut mieux organiser les points de départs vers les pôles multimodaux que sont Brétigny, Ballancourt. Avec des temps de trajets plus fluides, directs, avec des voies dédiées ».

Obs N° 249 Anonyme : « Pourquoi ne pas créer des bus à haut niveau de service pour assurer une déserte circulaire entre les villes de la première couronne (alors qu'il est difficile de faire ce type de trajets selon les réseaux actuels, par exemple pour se rendre de Pré St Gervais à St Ouen ? ».

Obs N° 864 Ville de Combs-la-Ville (77) : vœu de prolongement du Tzen jusqu'à l'éco-pôle de Combs-la-Ville.

Obs N° 1056 Anonyme « Propose : - une nouvelle ligne de bus express entre la Ferté-sous-Jouarre et la gare RER Mitry-Clay afin de désengorger la N3 entre Meaux et la Francilienne ; une nouvelle ligne de bus express entre le RER B (Villeparisis) et Vaires-sur-Marne (RER E) et Torcy (RER A) sur la Francilienne - une ligne Bus Tzen entre l'aéroport CDG et Esbly en passant par le centre commercial de Claye Souilly, des minibus entre La-Ferté-sous-Jouarre et Montmirail ».

L'ouverture à la concurrence, se traduisant souvent par une « privatisation » de certains réseaux locaux, suscite, à ce stade, plus de commentaires négatifs que positifs :

A titre général :

Obs N° 9 Ville de Gennevilliers : « Maintenir le service public des transports par opposition au démantèlement du réseau de bus lié à la privatisation ».

Obs N° 577 Anonyme : « La mise en concurrence va faire perdre beaucoup d'énergie avec peu de gains. S'il faut mettre en concurrence la SNCF et la RATP pour les lignes Transilien, on se retrouve finalement avec le même opérateur ou son concurrent. Et avec le même personnel qui sera repris. Et il aura fallu payer tout le processus de mise en concurrence au passage. Quel intérêt ? Et renouveler à échéance. Sachant que le service est payé à + 50 % par les pouvoirs publics et la fiscalité sur les employeurs ».

Obs N° 108 M. BLEIN MARTIN : « La privatisation actuelle des réseaux de bus et de tramway engendre de nombreux problèmes, notamment un manque de conducteurs ».

A travers des exemples de « détériorations » :

Obs N° 222 M. DELIGNY « A Thorigny, depuis le transfert à Transdev : incivilités des conducteurs : musique à haut niveau sonore, mangent dans bus, ne se préoccupe pas de la fréquence, téléphonent »

Obs N° 275 Mme GODARD « Quant aux bus à Gonesse, depuis 2 ans, c'est Keolis (et non plus Transdev) qui gère ces bus et ce service s'est fortement dégradé ! Les horaires ne sont plus respectés, ce qui fait qu'un bus qui arrive en retard est souvent "bondé" quand le bus arrivant à l'heure est quasi vide ! Les chauffeurs ne respectent ni les vitesses (constaté assez souvent) et peuvent s'arrêter pour prendre des usagers à des arrêts non réglementaires ».

Obs N° 285 M. GEBZYNSKI : « A Nemours, pour Transdev, pour les bus urbains, il arrive que les chauffeurs ne respectent pas le code de la route voire celui des voyageurs et qu'il y ait des altercations mettant en danger la bonne continuité du service comme la voix, pour nous informer, dans leur bus est agressive et non diplomate ».

Obs N° 373, M. REBOUD : « A Pontoise revenir au système de bus comme avec le STIVO, car désormais les bus sont sales, en retard ou supprimés ».

Obs N° 374, M THEYS : « La mise en concurrence est une fausse bonne idée. A Achères, elle s'est traduite par une désorganisation complète des réseaux de bus. A Poissy, le transfert de Transdev vers Keolis et un bazar complet. A Achères, comme à Conflans-Sainte-Honorine et Cergy, depuis le 7 novembre 2024 : arrêts de travail à la suite du changement d'exploitant (de Transdev à SAVAC/Lacroix) ».

Certaines contributions témoignent de l'engagement d'acteurs sociaux et économiques dans la réflexion d'ensemble sur l'adéquation des offres de mobilité avec les besoins de différentes collectivités professionnelles : ainsi de l'APHP confrontée à des problématiques de réorganisation de sa carte sanitaire et de relocalisation d'établissements

(Obs N° 1259, avec comme exemple l'intégration à venir de l'hôpital de Garches dans celui,

réorganisé, de Ambroise Paré à Boulogne-Billancourt, qui concerne plus de 3500 personnels), mais aussi de l'association ADOR (développement économique Orly-Rungis),

Obs N° 862 du registre numérique, qui a entrepris une analyse d'ensemble des enjeux de mobilités pour les entreprises et personnels travaillant sur ce pôle. Dans un esprit comparable, la question 6 posée en réunion publique soulève la question de la desserte en bus du pôle Gustave Roussy, nouvellement desservi par la Ligne 14.

Dans un esprit certes différent sur le fond, mais témoignant d'une prise de conscience élargie des enjeux de mobilités, certains territoires se perçoivent comme mal desservis, sinon même oubliés, ce qui suscite des contributions convergentes (Val d'Oise, Seine-et-Marne, Sud Essonne, zones rurales des Yvelines) dont plusieurs ont déjà été mentionnées. On peut citer le cas du Val d'Oise :

Sensibilité générale d'être « oublié » du GPE

Obs N° 143 du registre numérique Anonyme : « *Le Val d'Oise paie pour le GPE mais ne le voit pas arriver sur son territoire* ».

Obs N° 230 Mme BEHIER « *Le Grand Paris est une super évolution pour les Franciliens mais je trouve que le Val d'Oise est un grand oublié. Nous sommes quasiment obligés de repasser systématiquement par la petite couronne pour aller d'une ville à une autre dans le Val d'Oise* ». Idem : **Obs N° 185, N° 244 Anonymes**.

Obs N° 218 Anonyme : « *Le Nord du Val d'Oise est de plus en plus mal desservi par les transports : de moins en moins de trains sur la ligne H allant jusqu'à Luzarches avec nombreuses annulations, retards... concerné aussi : le réseau de bus, notamment Keolis dont les horaires ne sont jamais fiables (15-20min de retard réguliers), nous encourageant à prendre la voiture au détriment des transports en commun* ».

Obs N° 261 M. JOANNOT « *Argenteuil est traversée par les lignes SNCF vers Mantes-la-Jolie et la Normandie, la ligne du fret SNCF et un corridor ferroviaire plus son triage qui occupe plus de 30 hectares ! Plus de trente ans qu'on nous évoque une Tangentielle Nord puis un T11 qui relierait Argenteuil à Sartrouville vers l'ouest et Epinay-sur-Seine vers le T11 opérationnel. 30 ans que le "croissant Nord" est une immense friche sur près de 30 hectares qui défigure la ville ne sert quasi plus et interdit à Argenteuil de transformer son urbanisme* ».

D'autres contributions traduisent des sentiments semblables en Seine-et-Marne (Obs N° 741 et 745 Anonymes, N° 986 Mme VAYSSE, N° 1051 Anonyme), dans les zones rurales des Yvelines (N° 10 M. PINSARD, N° 39 Anonyme, N° 704 et 705 M. et Mme AUBRY), dans le Sud de l'Essonne (Obs N° 156 M. RENOUEAU, N° 714 et 715 Anonyme, N° 992 Anonyme, N° 996 Mme HOULBERT).

Enfin, la question des Centres opérationnels de bus (COB, traitée sous la mesure 1.3.7 du PDMIF), peu connue du grand public, est abordée à quelques reprises :

Obs N° 409 du registre numérique Ville de Versailles : « *La ville de Versailles souhaite que soient poursuivis les projets d'électrification de la flotte de bus et du COB* ».

Obs N° 638 du registre numérique GDF : « *Pour certains dépôts d'Île-de-France Mobilités qui disposeront d'une flotte de bus/cars au bioGNV n'atteignant pas la taille critique pour réaliser une station privée sur le COB, GRDF accompagne les acteurs du territoire et les entreprises de la filière bioGNV pour favoriser l'émergence de stations publiques bioGNV à proximité de ces dépôts et permettre ainsi aux bus de s'avitailier* ».

Obs N° 1333 Communauté de communes Val d'Yerres Val de Seine. « *La CAVYVS attire l'attention de le maître d'ouvrage Ile-de-France et d'Ile-de-France Mobilités sur l'état des*

véhicules thermiques. Avec la décision de ne plus investir dans des véhicules thermiques couplée au retard de livraison des véhicules électriques et des difficultés sur certains territoire, dont la CAVYVS fait partie comme l'indique le plan, à installer des COB adaptés, une période d'incertitude s'ouvre pour certains réseaux locaux. Il faut trouver des solutions concrètes en termes de matériel durant cette période de transition au risque de voir les usagers se lasser des services de transports en commun moins fiables et de se retrouver isolés pour certains ou bien retourner vers des modes de déplacements individuels pour les plus aisés d'entre eux ».

Le développement des réseaux de transport pourrait enfin passer par des réseaux fluviaux, évoqués à une quinzaine de reprises (avec un seul avis négatif :

Obs N° 146 Anonyme : « L'idée de transport fluvial est mauvaise : coûteux, dispersion des efforts, faible plus-value à part attirer les touristes qui iraient prendre le bateau pour aller au travail » à l'image de ce qui a existé un temps à Paris dans les années 1980 :

Obs N° 207 M. MAYER : « Je soutiens fortement l'installation de navettes fluviales afin de proposer dans le Grand Paris une liaison de transport fluvial de passagers entre Alfortville et Issy-Les-Moulineaux avec plusieurs escales à Paris. Par ailleurs, comme de nombreux élu.e.s franciliens, je soutiens le projet d'un véritable transport fluvial de passagers - qui inclut bien évidemment les touristes – plutôt qu'un service uniquement touristique dont les coûts ne semblent pas correspondre à un usage régulier ou quotidien ». Idem : **Obs N° 723 Mme AIME**.

Obs N° 393 Anonyme : « une navette fluviale sur le Nord des Hauts-de-Seine avec soutien financier du département 92 ».

Obs N° 453 Anonyme : « Développement du transport fluvial en optimisant l'usage des cours d'eau pour la mobilité. La mise en place de voies de transport sur l'axe Montereau-Fault-Yonne > Fontainebleau > Melun > Evry, permettrait de diversifier les solutions de déplacement et d'exploiter le potentiel des fleuves et rivières qui est sous-exploité, même en matière de transport logistique ».

Obs N° 566 registre numérique M. GAUTIER (Paris) : « à quand des transports publics sur les fleuves ? »

Obs N° 856 du registre numérique FNAUT IDF mentionne l'intérêt de navettes fluviales dans l'offre de transports de personnes.

Obs 1368 Anonyme : « Je propose le retour des bateaux bus sur la Seine et de remettre le projet Voguéo sur la table. Il pourrait y avoir 3 lignes dans Paris allant vers l'Est Ivry/Charenton par exemple et des lignes pour aller à l'Ouest Boulogne/Suresnes. Il peut y avoir des bateaux bus sur la Seine banlieue à banlieue comme entre Suresnes et Gennevilliers par exemple ou entre Rueil et Maison- Laffitte ».

Réponse du maître d'ouvrage

Le nombre d'observations concernant les transports collectifs témoigne de l'importance de ce mode pour les Franciliens et conforte la place qui lui est donnée dans le Plan des mobilités. L'amélioration et le développement des transports collectifs sont en effet un des axes majeurs des politiques publiques de mobilité et celles qui concentrent la majeure partie de l'effort de financement.

Le Plan des mobilités s'inscrit dans l'ensemble des planifications aménagement - transport qui concerne l'Île-de-France et en particulier le SDRIF-E adopté par le Conseil Régional d'IDF en septembre 2024 et qui devrait faire l'objet prochainement d'un décret d'adoption en Conseil d'Etat. C'est le SDRIF-E qui fixe les orientations en termes de développement urbain, orientations dont tient compte le Plan des mobilités pour la fixation de ses grands objectifs. Ainsi, les capacités de desserte en transports collectifs sont cohérentes avec les flux attendus.

Les prévisions d'évolution des déplacements intègrent le développement du télétravail qui a déjà été constaté depuis la crise sanitaire et dont le niveau ne diminue pas comme le montrent les statistiques produites par l'Insee.

Le Plan des mobilités n'oppose pas l'amélioration de la qualité sur le réseau existant et le développement de nouvelles lignes. L'objectif est bien de mener de front ces deux axes d'action.

1/ Concernant l'amélioration de la qualité de service, la fiabilisation du réseau de mass transit (lignes de train, RER et métro) nécessite des mesures au coût élevé (plusieurs centaines de millions d'euros voire plus par ligne) car incluant des travaux sur les infrastructures, les centres de maintenance ainsi que la rénovation ou le renouvellement des trains. Ces mesures impliquent des travaux de longue durée. Ils conduisent également en phase travaux à des impacts sur les circulations car il n'est pas possible de les réaliser entièrement pendant les périodes habituelles d'arrêt des services. Le Plan des mobilités porte ainsi la poursuite ou l'engagement de mesures pour de nombreuses lignes du mass transit. A cet égard, il à noter que si le RER A n'a été cité que rarement dans les observations, c'est parce qu'il a fait l'objet ces dernières années de mesures importantes pour en améliorer la fiabilité, mesures qui ont porté leurs fruits. Il est toutefois indispensable que les travaux nécessaires sur les autres lignes perturbent le moins possible les services, c'est le sens de l'action 1.2.

Par ailleurs, l'adaptation de l'offre sur le réseau de mass transit est continue en lien avec l'évolution de la fréquentation constatée et anticipée. Toutefois, elle doit tenir compte des contraintes techniques notamment pour les lignes qui empruntent le réseau ferré national où les voies sont partagées avec d'autres circulations ferroviaires.

La maintenance et l'entretien des installations et matériels roulants fait bien partie des exigences du maître d'ouvrage dans le cadre des contrats d'exploitation.

2/ Concernant le développement des lignes ferrées ou de transports collectifs en site propre (BHNS, T Zen), le Plan des mobilités ne liste dans ses actions que celles dont la mise en service est prévue à l'horizon 2030. Il reprend en particulier les tracés des différentes lignes du Grand Paris Express qui sont déjà en travaux et qui ne sont donc plus amenés à évoluer.

Le SDRIF-E prévoit au-delà d'autres projets que ceux inscrits au Plan des mobilités, notamment des prolongements de métro. Ainsi, ce sont les projets inscrits dans ce document établi en concertation avec l'ensemble des acteurs concernés qui constituent la liste des projets de transports collectifs structurants envisagés à terme en Île-de-France. Par exemple, la réouverture de liaisons ferroviaires qui n'y figure pas, n'est pas prévue à échéance 2040.

A titre de clarification, la carte et la liste des projets inscrits au SDRIF-E pourraient être ajoutées dans la version finale du Plan des mobilités en éléments de contexte pour éclairer la perspective de développement du réseau au-delà de l'horizon du PDMIF.

3/ Concernant le réseau de bus, la diversité des observations montre son importance au niveau local. Le manque de qualité de service évoqué pour certains réseaux a bien été identifié par Île-de-France Mobilités qui a exigé des opérateurs concernés des mesures rapides pour pallier les dysfonctionnements évoqués. De manière générale, les observations du public confortent la nécessité portée par le PDMIF d'améliorer la performance du réseau de bus pour lesquelles les temps de parcours sont cruciaux. Elles confortent également la nécessité de continuer à développer l'offre pour accompagner l'évolution urbaine de l'Île-de-France ou apporter des réponses aux carences de desserte. Si le sujet des centres opérationnels bus n'a que peu été relevé par les observations du public, il l'est dans celles des collectivités locales car il s'agit bien d'un point bloquant pour pouvoir continuer ce développement. L'effort à cet égard doit être collectif.

L'évolution de l'offre se fait en fonction de la fréquentation observée dans les lignes existantes qui conduit à une augmentation de la fréquence de passage et du développement de nouveaux quartiers. De manière générale, l'offre en rabattement sera revue à l'occasion de la mise en service du Grand Paris Express.

Enfin, le développement de nouvelles offres, cars express et transport à la demande, est de nature à diversifier les solutions de transport pour apporter des réponses adaptées aux besoins des Franciliens, notamment dans les secteurs les moins denses.

Commentaire de la commission d'enquête

Constatant, comme l'a fait la commission d'enquête, que la majorité des observations formulées par le public ont porté sur les transports collectifs, le maître d'ouvrage y voit la pertinence de la priorité qui leur est donnée par le PDMIF, lequel, rappelle-t-il, accorde autant d'attention à l'amélioration de la qualité sur le réseau existant qu'au développement de nouvelles lignes. C'est effectivement de manière à peu près égale entre ces deux préoccupations que se sont ordonnés les commentaires, dont il faut rappeler la tonalité souvent critique, désabusée et lasse, qui n'aura certainement pas échappé au maître d'ouvrage, même s'il ne la mentionne pas dans sa réponse.

Pour le mass transit (train, RER, métro), l'amélioration de la qualité de service coûte cher, au moins plusieurs centaines de millions d'euros par ligne, rappelle le maître d'ouvrage. Le public en est conscient, même s'il n'appréhende pas toujours l'ensemble du spectre : infrastructures, centres de maintenance, rénovation ou renouvellement des trains, à quoi l'on pourrait ajouter les nouveaux systèmes d'exploitation.

S'agissant toujours du mass transit, et plus précisément de l'adaptation de l'offre, la brève réponse du maître d'ouvrage (« une adaptation continue, en lien avec la fréquentation constatée et anticipée ») n'est sans doute pas de nature à satisfaire un public dont le vécu quotidien est celui d'une insuffisance de capacité dont il est obligé de s'accommoder, à regret, aux heures de pointe bien sûr, mais aussi le soir et le week-end, comme l'ont mentionné beaucoup d'intervenants.

En référence implicite à l'ensemble des observations traitant de l'extension des différents réseaux de transports collectifs en site propre (mass transit mais aussi BHNS et T Zen), le maître d'ouvrage mentionne à plusieurs reprises le SDRIF-E, en rappelant que le Plan des mobilités s'inscrit dans un ensemble de planifications concernant l'Île-de-France, dont précisément et principalement le SDRIF-E. Ce dernier fixe les orientations de développement urbain, auxquelles il est logique que le Plan des mobilités ait à s'adapter. Ce rappel est important car, aux yeux de la commission d'enquête, il traite de ce qui peut paraître comme une ambiguïté majeure du PDMIF : avec une échéance fixée à 2030, donc particulièrement brève en matière d'investissements de transports en site propre, le PDMIF ne se projette pas sur une configuration qu'il serait plus logique de retenir et qui est précisément celle du SDRIF-E, soit 2040 (et même au-delà pour certains volets du SDRIF-E). En d'autres termes, le Plan des mobilités apparaît plus comme une actualisation de projets en cours (typiquement pour la prochaine mise en service des nouvelles lignes du Grand Paris Express) qu'une déclinaison exhaustive de ce que devraient être les grands projets d'infrastructures ferroviaires pour la décennie 2030-2040. En ce sens, la réponse du maître d'ouvrage n'est pas exempte de contradictions : d'un côté il est dit que le Plan des mobilités doit tenir compte, pour la fixation de ses grands objectifs, des « orientations de développement urbain énoncées par le SDRIF-E », d'un autre côté il est mentionné que « le Plan des mobilités ne liste dans ses actions que celles dont la mise en service est prévue à l'horizon 2030 » et que « le SDRIF-E prévoit, au-delà,

d'autres projets que ceux inscrits au Plan des mobilités, notamment des prolongements de métro ». D'où, finalement, la conclusion du maître d'ouvrage selon laquelle « ce sont les projets inscrits dans ce document (*le SDRIF-E*), établi en concertation avec l'ensemble des acteurs concernés, qui constituent la liste des projets de transports collectifs structurants envisagés à terme en Île-de-France ».

Consciente des calendriers concomitants d'élaboration du SDRIF-E et du PDMIF, la commission d'enquête prend acte des explications ainsi données par le maître d'ouvrage, qui conduisent à la conclusion que le PDMIF, sans perdre de sa valeur sur bien d'autres points des mobilités (comme la part évolutive de chaque mode), ne propose qu'une vision limitée dans le temps de ce que devrait être le réseau structurant des transports collectifs dans quinze ans (vision qui, au demeurant, doit être passée au crible des différentes capacités budgétaires).

S'agissant du réseau de bus, les réponses apportées par le maître d'ouvrage ont un caractère très général, mais il n'était pas envisageable de traiter cas par cas des multiples situations décrites par le public. A cet égard, le maître d'ouvrage reprend opportunément les principaux types de difficultés rencontrées : manque de qualité de service pour certains réseaux ; nécessité d'améliorer la performance, notamment en temps de parcours ; continuer à développer l'offre pour accompagner l'évolution urbaine et pour assurer le rabattement sur les nouvelles lignes du Grand Paris Express ; développement des offres de cars express et de transports à la demande. Le maître d'ouvrage ne développe toutefois pas les mesures planifiées, au demeurant largement illustrées dans le Plan. Il mentionne cependant particulièrement le cas que représentent la préservation des centres opérationnels bus existants et la création de nouveaux : ce sont des garages mais aussi des ateliers techniques d'entretien et de conversion énergétique ; leur implantation est consommatrice de foncier, ce qui peut être contradictoire avec le SDRIF-E. Cet enjeu est effectivement peu évoqué par le « public », à l'exception de GRDF et d'une association d'usagers sise à Clamart, mais est mentionné par plusieurs PPA, dont deux départements (Seine-Saint-Denis et Val-de-Marne) et cinq intercommunalités (EPT et Communautés d'Agglomération). La commission d'enquête s'étonne qu'au regard de l'enjeu le diagnostic soit bien posé par la mesure 1.3.7 et décrit graphiquement par une carte illustrative, mais que le maître d'ouvrage décline toute responsabilité prescriptive en matière de stratégie foncière applicable à ces COB, au risque d'un dialogue de sourds entre collectivités locales et le maître d'ouvrage. D'autant plus qu'il est précisé dans le chapitre 5.1 de mise en œuvre du PDMIF qu'le maître d'ouvrage consacrera 400 M € de 2024 à 2030 pour les aménagements techniques et agrandissements des COB, sans compter « le coût du rachat des sites existants aux opérateurs ».

La commission d'enquête adhère à la suggestion faite d'ajouter dans la version finale du Plan des mobilités la carte et la liste des projets de transports en site propre inscrits au SDRIF-E, ce qui donnera incontestablement au PDMIF une cohérence qu'il n'a que partiellement en première lecture, et ce qui répondra aussi à l'esprit de nombre d'observations qui ont été faites par le public et par des PPA, s'inquiétant de la perspective à trop court terme du PDMIF. Cet ajout sera enfin d'autant plus nécessaire que si le SDRIF-E est mentionné près de 90 fois dans le PDMIF, il n'est finalement que fort peu dans la présentation de l'Axe 1 et est notamment absent de son introduction.

2.1.1.1 Questions complémentaires de la commission d'enquête.

Question N°1.

Sur l'investissement d'amélioration de la robustesse et de la fiabilité des réseaux.

Le PDMIF ne manque pas d'évoquer les enjeux de robustesse, fiabilité et résilience des réseaux dès l'action 1.1 « Développer le réseau de mass transit et en conforter la fiabilité et la résilience » et particulièrement la mesure 1.1.3 « Investir pour améliorer la robustesse et la fiabilité du réseau ». Des exemples concrets y sont cités : schémas directeurs par lignes de RER (C et D) ou de train (ligne K), projets d'aménagement, de garages, de retournement, nouveaux systèmes d'exploitation...) mais, à première lecture, ils peuvent paraître insuffisants en nombre par rapport à l'ampleur des dysfonctionnements rapportés par le public (certes de manière subjective) sur nombre de lignes de Transilien et de RER.

Par ailleurs, en l'absence de précisions sur les dotations budgétaires qui sont consacrées à chaque action du Plan (comme l'a relevé la MRAe), il est difficile d'avoir une idée des budgets engagés car il faut s'en tenir aux grandes masses mentionnées pages 95 et 96 quant au financement du PDMIF (Partie 5 Mise en œuvre, sous-partie 5.1 Le financement du PDMIF) : schémas directeurs des lignes financés dans le cadre du CPER 2023-2027; fonds propres de SNCF Réseau; fonds propres de la RATP dans le cadre du programme quadriennal d'investissements : « Ces coûts de régénération sont donc en partie supportés in fine par Île-de-France Mobilités, dans le cadre des contrats qui la lient à la SNCF d'une part et à la RATP d'autre part; ils devront représenter environ 5 milliards d'euros pour la période 2024-2030 ».

D'où les questions suivantes :

➔ Si l'on raisonne sur la période 2024-2030, la masse d'environ 5 milliards d'euros inclut-elle une part du CPER 2023-2027 et anticipe-t-elle une partie du CPER qui démarrera en 2028

Réponse du maître d'ouvrage

1/ Les opérations de modernisation prévues dans les schémas directeurs des lignes de RER et trains constituent des opérations exceptionnelles de modernisation.

Elles sont financées dans le cadre du contrat de plan Etat-Région comme indiqué dans le sous-chapitre 5.1 concernant le financement du plan des mobilités. Le montant total de ces opérations sur la période 2024-2030 ne peut pas être indiqué puisqu'il inclut des dépenses déjà réalisées, celles en cours et des opérations dont les décisions de réalisation ne sont pas encore prises.

Le volet mobilités du contrat de plan Etat-Région entré en vigueur en septembre 2024, prévoit pour la période 2023-2027 un total d'investissements de 8,411 Mds € (dont 3,7 Mds € portés par le maître d'ouvrage), dont 1,1 Md € portant sur l'amélioration et modernisation des RER et Transilien donc les opérations prévues dans les schémas directeurs.

2/ Les investissements nécessaires au maintien en l'état et au renouvellement des biens du réseau exploité, à l'amélioration et au développement des services aux voyageurs constituent des dépenses plus récurrentes.

Ces opérations sont estimées à environ 5 milliards d'euros pour la période 2024-2030. Leur financement diffère selon les réseaux.

-Pour les dépenses consenties par SNCF Réseau qui concernent les installations du réseau ferré

national, elles sont financées via des redevances versées par opérateurs ferroviaires qui utilisent ce réseau. Jusqu'à présent, il s'agissait uniquement de SNCF Voyageurs Transilien pour les services de trains de banlieue et de RER en Île-de-France. Avec la mise en concurrence, de nouveaux opérateurs apparaissent qui s'acquitteront également de ces redevances. Le montant de ces redevances est inclus dans les dépenses d'exploitation qui sont couvertes par les contrats entre ces opérateurs ferroviaires et Île-de-France Mobilités (quasi exclusivement SNCF Transilien à date).

-Pour les dépenses consenties par SNCF Transilien (donc hors infrastructure du Réseau ferré national) ou par la RATP, elles sont financées dans le cadre des contrats passés par Île-de-France Mobilités avec SNCF et RATP qui prévoient des plans d'investissement pluriannuels. Ces plans incluent diverses catégories d'investissement toutes sources de financement confondues.

-Le plan d'investissement de la RATP sur la période 2021-2024 prévoyait sur le réseau RATP (en tant que gestionnaire d'infrastructure, opérateur de transport et sûreté), un investissement global de 8 462M€ (dont 1 650M€ correspondant à des financements du CPER). Le prochain plan pluriannuel devrait augmenter sensiblement.

-Le plan d'investissement de la SNCF pour la période 2020-2025 prévoyait pour Transilien et Gares et Connexions un investissement global de 10 488 M€ (dont 1 119M€ correspondant à des financements du CPER). Un nouveau contrat le maître d'ouvrage - SNCF va être négocié pour prendre la suite du contrat qui s'achève en 2025.

Les investissements comptabilisés dans le montant de 5 milliards d'euros font partie des montants évoqués ci-dessus et sont donc financés via la contribution apportée par Île-de-France Mobilités dans le cadre des contrats avec SNCF et RATP, hors CPER. Les nouveaux contrats prévoient bien les financements nécessaires pour la poursuite de ces investissements

Commentaire de la commission d'enquête

Après avoir pris connaissance de la réponse apportée par le maître d'ouvrage, comme elle l'a fait du chapitre 5.1 « Mise en œuvre – Le financement du Plan des mobilités », la commission d'enquête ne peut cacher sa perplexité quant à la difficulté d'obtenir une vision exhaustive, même approximative, de l'ensemble des financements nécessaires pour la réalisation du plan lors des cinq années à venir, singulièrement pour ce qui est du transport collectif. Cela tient évidemment à la diversité et à la multiplicité des acteurs et opérateurs institutionnels et économiques concernés (et de leur propre organisation interne comme pour la SNCF où il faut distinguer SNCF Réseau, SNCF Voyageurs Transilien, SNCF Gares et connexions), aux modes de contractualisation des partenariats (au sein desquels on comprend l'importance du Contrat de Plan Etat-Région, dont le calendrier propre est d'ailleurs différent de celui du PDMIF), aux estimations des recettes tarifaires, des versements Mobilité des entreprises et des concours publics, essentiellement des collectivités locales. La commission d'enquête prend néanmoins note des indications plus précises données sur le financement, par le contrat de plan Etat-Région 2023 à 2027, des « opérations exceptionnelles de modernisation » que constituent les schémas directeurs de lignes RER et Transilien, soit 1,1 Md €, et sur celui consacré par la RATP à la gestion des infrastructures, des systèmes d'exploitation et de la sûreté, dont le montant a été de 1,65 Md € sur la période 2021-2024 mais dont le montant pour 2023 à 2027 ne paraît pas être connu. La commission d'enquête note par ailleurs qu'il semble plus aisé d'évaluer les dépenses et recettes annuelles de fonctionnement, estimées respectivement à environ 11,8 Md € en 2024 et 12 Md € en 2030 pour les dépenses et à environ 13,7 Md € et 14,2 Md € pour les recettes.

La commission d'enquête relève enfin le jugement du maître d'ouvrage selon lequel l'effort porté depuis 2016 sur la robustesse et la fiabilité des réseaux et matériels devrait avoir largement donné des résultats positifs d'ici 2030, permettant ainsi de fonder durablement une évolution positive de la part modale des transports collectifs.

→ Cette masse de 5 milliards d'euros correspond-elle, grosso modo, au financement des projets cités à la mesure 1.1.3 ?

Réponse du maître d'ouvrage

Les mesures listées à la mesure n° 1.1.3 du plan des mobilités concernent les deux types de mesures précisées en réponse à la question précédente :

- Des opérations de modernisation exceptionnelles prévues dans les schémas directeurs de ligne, financée par les CPER dont 1,1 Md€ pour la période 2023-2027 ;
- Des investissements nécessaires au maintien en l'état et au renouvellement du réseau existant pour un montant 5 milliards d'euros, financées dans un cadre différent du CPER.

Commentaire de la commission d'enquête

Par sa réponse, le maître d'ouvrage confirme que les deux montants de, respectivement, 1,1 Md€ pour les schémas directeurs sur la période 2023-2027, et de 5 Mds € pour la masse d'investissements sur la période 2024-2030 sont les grandeurs les plus significatives pour tenter d'évaluer les enjeux budgétaires du PDMIF.

→ En limitant l'échéance du PDMIF à 2030, dans un domaine (robustesse, fiabilité, résilience) où une programmation pluriannuelle des investissements est nécessaire et où les attentes des usagers sont fortes, ne limite-t-on pas de facto l'ambition principale du plan, à savoir la diminution de la part modale des véhicules au profit de celle des transports en commun ?

Réponse du maître d'ouvrage

Les programmes d'action en faveur de la robustesse et la fiabilité portent effectivement sur un temps long. Pour chaque ligne, le temps des études, des travaux ainsi que de la rénovation ou du renouvellement du matériel roulant s'échelonne sur plusieurs années. Ainsi, le PDUIF portant sur la période 2010 – 2020 prévoyait déjà des schémas directeurs de ligne. Toutefois, une nette accélération de ces programmes a été enclenchée à compter de 2016 lorsque Valérie Pécresse est devenue présidente de le maître d'ouvrage Île-de-France et présidente d'Île-de-France Mobilités. L'effort de renouvellement du matériel roulant des lignes de RER et de train a été considérablement renforcé, suivi de la mise en place de renouvellement du matériel métro et même tramway.

Ces programmes ne seront pas tous terminés en 2030 mais pour les lignes de train et de RER la majeure partie sera déjà réalisée. Chaque période temporelle porte ses objectifs en matière d'évolution des réseaux et de report de la voiture au profit des transports en commun ou des modes actifs. Il n'y a donc pas de logique à calquer les périodes couvertes par les plans de mobilité successifs sur les calendriers de mise en œuvre d'une catégorie spécifique de mesures.

Commentaire de la commission d'enquête

C'est évidemment à l'expérience des statistiques de 2030 de répartition modale des déplacements que l'on pourra juger de la portée des mesures qui auront été mises en œuvre au bénéfice des transports collectifs.

Le financement des investissements est également abordé sous le Thème 5.

Question N°2

→ Les démarches de schémas directeurs sont dites « en cours de revoyure » pour les RER C et D et « en cours d'élaboration » pour la Ligne K. Quelle est la durée d'un « schéma directeur » ? Les difficultés signalées sur ces trois lignes par les intervenants de l'enquête publique sont-elles d'ores et déjà prises en compte par ces schémas directeurs ? De manière plus large, si d'autres schémas directeurs existent, le maître d'ouvrage pourra-t-il transmettre à leurs responsables les observations recueillies via la présente enquête publique ?

Réponse du maître d'ouvrage

Les schémas directeurs des lignes de Transilien / RER contiennent des actions à mettre en œuvre dans les 8 à 10 années à venir. En l'occurrence, le Schéma Directeur du RER D contient des perspectives à court terme (2024-2027), à moyen terme (2028-2031) et à long terme (2032 et après), celui du RER C à court, moyen (2030) et long termes (2035) et celui de la Ligne K contient des projets jusqu'à l'horizon 2033 ainsi que des projets à mettre à l'étude d'ici là.

En plus de ces trois schémas directeurs, les schémas directeurs du RER B, du RER E / ligne P et des lignes N/U sont également en cours de mise en œuvre. Le schéma directeur du RER A / Ligne L3 est en cours de revoyure.

Les difficultés évoquées par les intervenants de l'enquête publique sont bien prises en compte par les maîtres d'ouvrage des schémas directeurs (SNCF Réseau et SNCF Voyageurs) ainsi que par le maître d'ouvrage. Les observations recueillies pendant la présente enquête leur seront bien entendu transmises mais elles ne sont pas différentes de celles recueillies lors des phases de concertation au cours de l'élaboration de ces schémas.

Commentaire de la commission d'enquête

D'intéressantes précisions sur plusieurs « schémas directeurs » dont le principe est certes présenté à la mesure 1.1.3 (Investir pour améliorer la robustesse et la fiabilité du réseau) mais sans mention des calendriers s'agissant pourtant de lignes parmi les plus fréquentées (RER C, D, E ; lignes K, L, N, P). La commission d'enquête note d'ailleurs que ces schémas – dont le maître d'ouvrage souligne la pertinence en citant l'exemple du RER A - ont une durée dépassant largement 2030 et complètent donc utilement une perspective temporelle que beaucoup d'intervenants ont jugée trop brève. A ces titres, les précisions ainsi apportées pourraient être utilement incluses dans le PDMIF.

Question N°3.

Il est dit à la mesure 1.3.1 du PDMIF que « *des projets complémentaires d'extension ou d'adaptation du réseau de transport de surface, listés au CPER ou inscrits au SDRIF-E pourront faire l'objet d'études dans une perspective de réalisation à plus long terme au-delà de l'horizon 2030* ».

➔ L'enquête publique a montré que de nombreux participants suggéraient de fait ce type de projets « d'extension ou d'adaptation », qu'il s'agisse du Transilien, des RER, du tramway et du métro, voire du transport fluvial de personnes, qui, pour autant, ne sont pas pour leur très grande majorité, listés au CPER ou inscrits au SDRIF-E. Certains d'entre eux pourront-ils néanmoins faire l'objet d'études dans une perspective de réalisation dans les années 2030 ? Quelques exemples peuvent-ils être donnés par le maître d'ouvrage ?

Réponse du maître d'ouvrage

La Région Île-de-France finance un programme d'études pour la hiérarchisation des projets de métro inscrits au SDRIF-E, soit à horizon 2040.

Le programme d'étude concerne les lignes suivantes :

- M10 jusqu'à Ivry puis les Ardoines,
- M10 jusqu'à Saint-Cloud,
- M5 jusqu'à Place de Rungis,
- M11 jusqu'à Noisy-Champs,
- M12 jusqu'à Sèvres,
- M7 jusqu'à Mairie de Drancy,
- M9 jusqu'à Montreuil (Hôpital),

- M1 jusqu'à Nanterre La Boule ou La Garenne-Colombes,
- M14 jusqu'à Morangis,
- M4 jusqu'à Châtenay-Malabry,
- M3 jusqu'à Montreuil,
- M2 jusqu'à Rueil-Suresnes Mont-Valérien,
- M3 jusqu'à Bécon-les-Bruyères ou Les Vallées.
- Le prolongement de la ligne 18 de l'Aéroport d'Orly à Montgeron-Crosne et Boissy-Saint-Léger
- La liaison Nanterre La Folie – Argenteuil – Triangle de Gonesse, dénommée aussi « ligne 19 » ;
- Le prolongement de la ligne 1 jusqu'à Val de Fontenay
- Le prolongement de la ligne 18 de Versailles-Chantiers à Nanterre la Folie

Les études de prolongement du tram-train T13 jusqu'à Cergy et du T11 sont également inscrites.

Le RER E "Est+" devrait également être mis en service entre 2030 et 2032.

Commentaire de la commission d'enquête

La commission d'enquête interprète la réponse du maître d'ouvrage à cette question comme l'amorce du complément nécessaire au PDMIF, tel qu'évoqué ci-dessus, c'est-à-dire la mise en valeur du SDRIF-E et de son horizon 2040 : c'est bien dans le cadre du SDRIF-E que seront réalisées une vingtaine d'études à venir sur, pour l'essentiel, les prolongements de lignes de métro (y compris du GPE) afin de les hiérarchiser entre eux. La quasi-totalité de ces projets ont, de fait, été souvent mentionnés par le public, mais aussi par les PPA. Les demandes n'ont d'ailleurs pas porté uniquement sur les lignes de métro, mais aussi de tramways (pas seulement le T11 et le T13) et sur quelques cas de transiliens.

Question N°4.

Plusieurs observations rendent compte de dégradations d'exploitation de réseaux de bus après leur transfert à de nouveaux opérateurs à la suite de mises en concurrence. Le maître d'ouvrage a-t-il connaissance d'incidents de ce type ?

Réponse du maître d'ouvrage

De manière générale, la crise sanitaire a conduit à une pénurie de conducteurs de bus qui a mis plusieurs mois à se résorber. Cette pénurie n'était en rien spécifique aux réseaux mis en concurrence, elle a affecté l'ensemble des opérateurs franciliens mais également ceux des autres métropoles françaises ou de grandes villes dans le monde.

Quelques réseaux ont connu des difficultés lors de la transition entre opérateurs. Des ajustements ont été réalisés et Île-de-France Mobilités mène une ouverture à la concurrence progressive et réfléchie, en cohérence avec ses obligations légales. Elle s'appuie en particulier sur un cahier d'exigences sociales de haut niveau, unique en Europe, qui compte pour 20% de la note globale, ce qui permet de retenir des offres équilibrées combinant performance technique pour l'utilisateur, maintien des conditions sociales pour les salariés et meilleure utilisation de l'argent public pour le contribuable. Une clause de remboursement automatique des abonnements a été ajoutée dans les contrats lorsque les résultats ne sont pas au rendez-vous, ce qui n'existait pas auparavant sur les réseaux de bus. Le bilan de l'ouverture à la concurrence est positif sur la grande couronne : les contrats ouverts à la concurrence qui en sont à leur 3ème

année obtiennent une régularité moyenne supérieure à 90 %, après leur période de transition. C'est 4 à 5 points au-dessus des résultats des anciens contrats.

Commentaire de la commission d'enquête

Cette question cite les observations du public rendant compte de dégradations d'exploitation de réseaux après transferts à de nouveaux opérateurs dans le cadre de l'ouverture à la concurrence. La réponse du maître d'ouvrage minimise les difficultés rencontrées et garantit un suivi très attentif des nouveaux contrats, en soulignant les résultats atteints en grande couronne (régularité moyenne supérieure à 90 %) et la clause de remboursement automatique des abonnements quand ces résultats sont insuffisants.

Question N°5

→ Dans l'avant-propos au PDMIF, la présidente du Conseil régional évoque « un nouveau réseau de cent lignes de cars express, dont IDF Mobilités financera l'exploitation ». Sauf erreur, on ne retrouve pas ce nombre dans l'action 1.4 où il est plutôt question de 45 liaisons express nouvelles ou profondément restructurées et de 10 lignes actuelles renforcées à horizon 2030. Qu'en est-il ?

Réponse du maître d'ouvrage

Le réseau de Cars express francilien était déjà composé de plus d'une cinquantaine de lignes avant le Schéma directeur des Cars Express, approuvé par le Conseil d'Île-de-France mobilités en décembre 2023. Le schéma directeur prévoit la création de 45 nouvelles lignes ainsi que la restructuration d'une dizaine des lignes existantes, ce qui conduira à un total d'environ 100 lignes de Cars express à horizon 2030. Une clarification en ce sens pourrait être apportée au Plan des mobilités.

Commentaire de la commission d'enquête

la commission d'enquête a pris bonne note de la suggestion du maître d'ouvrage d'amender les rédactions de l'avant-propos au PDMIF et de l'action 1.4 pour rendre plus claire l'évolution de ce réseau qui passera d'une cinquantaine de lignes aujourd'hui à peu plus de 100 lignes à l'horizon 2030 grâce à la création de 45 nouvelles lignes et à la restructuration d'une dizaine

Question N°6.

Le PDMIF rappelle (pages 103 à 108) la prescription par la loi (code des transports, articles L-1214-30 à 36) de l'établissement de plans locaux de mobilité (PLM).

Hormis le cas particulier de Paris, l'échelon territorial retenu pour ces PLM est l'intercommunalité : EPT du Grand Paris, EPCI, communautés d'agglomération, communautés urbaines. Les PLM restent facultatifs pour les communautés de communes. Il est rappelé que le premier Plan de déplacements urbains d'Île-de-France datant de 2000, plusieurs générations de plans locaux de déplacement, devenus Plans locaux de mobilité, se sont succédé depuis lors.

D'où les questions :

- Le PDMIF ne fournit pas la liste des PLM actuellement existants. Cette liste est-elle disponible ?
- Très peu d'intervenants du public dans le cadre de la présente enquête ont fait allusion à ces PLM. Sont-ils connus ? Pertinents ? Opérationnels ?
- Tous les PLM devront-ils être révisés à l'issue de l'adoption du présent PDMIF ?

Réponse du maître d'ouvrage

Le code des transports (articles L1214-30 à 36) prévoit effectivement qu'en Île-de-France, le plan de mobilité régional est complété par des plans locaux de mobilité (PLM) qui en détaillent et précisent le contenu. Ces plans sont établis à l'initiative d'un établissement public de coopération intercommunale (EPCI) ou d'un syndicat mixte. L'élaboration de ces plans est obligatoire depuis le 1er janvier 2021 pour la ville de Paris, les 11 établissements publics territoriaux de la Métropole du Grand Paris, les 20 communautés d'agglomération et la communauté urbaine.

Début 2025, on compte :

10 PLD (plans locaux de déplacements, ancien nom des PLM) ou PLM approuvés entre 2010 et 2024 :

Bassin de déplacements de la région de Versailles

CA Boucles de la Seine

CA Rambouillet Territoires

CA Saint-Quentin-en-Yvelines

CA Val-et-Forêt

CC des Deux Fleuves

EPT Est Ensemble

EPT Grand Paris Sud-Est Avenir

EPT Paris Terres d'envol

SIEMU Marne-la-Vallée

4 PLM en cours d'élaboration (première élaboration) :

CA Melun Val de Seine

CA Roissy Pays de France

EPT Grand Paris Grand Est

Ville de Paris

2 PLM en cours de révision :

- CA Cergy-Pontoise
- EPT Plaine Commune

La moitié des EPCI concernés par l'obligation d'élaboration d'un PLM en Île-de-France ont ainsi un PLM approuvé, en cours d'élaboration ou de révision (NB : le périmètre de certains EPCI a évolué depuis l'approbation de leur PLD).

Déclinaison locale et territoriale du Plan des mobilités en Ile-de-France, le PLM constitue un document de planification stratégique. Il propose une vision améliorant la cohérence entre les différentes politiques sectorielles de mobilité (vélo, stationnement, espace public, etc.), et entre les politiques de mobilité et les autres politiques publiques locales (aménagement, urbanisme, éducative, sociale, etc.).

Le PLM est aussi et avant tout un programme d'actions opérationnel, qui décline et territorialise les actions retenues au Plan des mobilités d'échelle régionale, avec des objectifs de court terme, mesurables et évaluables à cinq ans. Le PLM a une portée programmatique et reprend les engagements des partenaires : quelle que soit leur nature, ses actions doivent chacune définir leur maîtrise d'ouvrage, leur coût estimatif, leurs financements, leur calendrier de réalisation, leurs indicateurs de suivi.

La démarche de PLM est principalement une démarche visant à coordonner l'action de l'ensemble des acteurs œuvrant sur un territoire en matière de mobilité. L'élaboration de ces

plans fait l'objet d'une concertation avec le public, au stade amont (concertation volontaire à ce stade) puis lors d'une procédure de Participation du public par voie électronique une fois le PLM arrêté. C'est principalement à ce stade de l'élaboration que le grand public est informé de la démarche. Seuls les territoires sur lesquels des PLM viennent d'être élaborés ou sont en cours d'élaboration ont donc été concertés sur le sujet récemment, cela représente une part limitée des Franciliens. Ceci explique sans doute que peu de remarques reçues lors de l'enquête publique portent sur ces plans.

Dans cette perspective, Île-de-France Mobilités accompagne les territoires pour les aider à construire des PLM opérationnels, les plus adaptés possible aux enjeux locaux et régionaux de mobilité. Le code des transports ne fixe pas de délai pour l'élaboration ou la révision de ces plans une fois le Plan des mobilités d'échelle régionale approuvé.

Commentaire de la commission d'enquête

Le maître d'ouvrage apporte des précisions intéressantes sur l'état des 16 plans locaux de mobilité (PLM) existants ou en cours de révision ou d'élaboration, aux cas particuliers près (concept de PLD antérieur au PLM, modification de périmètres des intercommunalités). Le fait d'en donner la liste dans le Plan, comme l'a fait le maître d'ouvrage dans sa réponse, ne pourrait, aux yeux de la commission d'enquête, que renforcer l'efficacité, voire l'attractivité pour les intercommunalités qui n'en sont pas encore dotées, de cet outil participatif de déclinaison locale, dont la finalité et les modalités sont bien décrites dans la partie 5.3 du chapitre « Mise en œuvre » du PDMIF. A lire les contributions du public en réponse à la présente enquête, l'on peut aisément imaginer qu'elles prendraient plus encore leur sens à l'échelle d'un PLM, y compris en matière d'accessibilité comme le rappelle ultérieurement le maître d'ouvrage (réponse #26). Une cartographie ad hoc pourrait être ajoutée à celle figurant à la page 103 du Plan.

Question N°7.

→ Il est mentionné à la mesure 1.1.4 du PDMIF qu'un dispositif de bonus/malus est intégré dans les contrats d'exploitation signés avec les opérateurs de transport de mass transit. Le maître d'ouvrage peut-il expliciter cette procédure ? Estime-t-il qu'elle donne des résultats satisfaisants qui pourraient être médiatisés auprès des usagers ?

Réponse du maître d'ouvrage

Les contrats d'exploitation prévoient des incitations financières (bonus) ou des pénalités financières (malus) selon la performance réalisée chaque année.

Pour le contrat SNCF – le maître d'ouvrage (couvrant la période 2020 – 2025), les grandes catégories d'indicateurs sont les suivantes :

1/ Mesure de la qualité de l'offre (ponctualité des voyageurs par lignes et axes de desserte), respect de la desserte en gare par rapport à l'offre commandée, respect des places par kilomètres sur les trains ayant circulé aux heures de pointe, performance du matériel roulant, départ à l'heure des trains dans leur gare origine).

2/ Mesure de la qualité de service (information voyageur statique et dynamique, en cas de travaux ou de grèves, de situation perturbée inopinée, disponibilité de fonctionnement des ascenseurs et escaliers mécaniques, qualité du contact voyageurs, disponibilité des équipements de sûreté, disponibilité des automatiques de vente, perception de la qualité par les voyageurs.

Le montant total de bonus possible pour l'opérateur est d'environ 100 M€.

Pour le contrat RATP – le maître d'ouvrage (couvrant la période 2021 – 2024, contrat en cours de renégociation), les grandes catégories d'indicateurs portent sur la perception des voyageurs, la qualité produite, la régularité et la ponctualité avec des indicateurs spécifiques selon les

modes (métro, RER, tramway et bus). L'enveloppe totale d'incitation (bonus) est également d'environ 100 M€ par an.

La production par les opérateurs d'indicateurs, donnant lieu à bonus-malus permet à Île-de-France Mobilités de disposer d'une mesure précise de la qualité du service offert. Par ailleurs, l'incitation financière porte les opérateurs à offrir une bonne qualité de service.

Commentaire de la commission d'enquête

Le maître d'ouvrage apporte des précisions intéressantes sur le contenu et les enjeux financiers des dispositifs de bonus/malus dans les contrats d'exploitation signés avec les opérateurs de mass transit, à ce stade essentiellement SNCF et RATP, mais pouvant être étendus à d'autres acteurs. Il ne répond toutefois pas à la question de la médiatisation éventuelle auprès des usagers des résultats de ces dispositifs.

Question N°8

➔ Existe-t-il une évaluation du nombre de minibus qui sont loués par la RATP à des collectivités locales de la Métropole du Grand Paris pour circuler sur des réseaux locaux propres à ces collectivités et qui sont, dans la plupart des cas, accessibles gratuitement aux usagers ? Cette activité est-elle rentable ou déficitaire pour la RATP ?

Réponse du maître d'ouvrage

Certaines lignes régulières d'intérêt très local sont déléguées par le maître d'ouvrage aux collectivités concernées. Ile-de-France Mobilités verse aux collectivités une contribution pour le financement de ces services lorsque la tarification habituelle des transports collectifs franciliens est appliquée. Si besoin un complément est apporté par les collectivités afin que le bilan pour l'opérateur soit équilibré.

Si les services sont gratuits pour les voyageurs, le maître d'ouvrage n'apporte pas de contribution financière et ce sont alors les collectivités qui les financent entièrement mais là encore, le bilan de l'opérateur est équilibré.

Il n'existe pas d'évaluation du nombre de véhicules concernés par ces services.

Commentaire de la commission d'enquête

Cette question reçoit une réponse précise quant à la répartition des charges entre la collectivité locale concernée, le maître d'ouvrage et les usagers, selon que ces derniers sont ou non pris en charge gratuitement.

Question N°9.

➔ Plusieurs séries statistiques présentées dans le PDMIF datent du début des années 2020, soit avant, soit pendant la crise sanitaire. Le maître d'ouvrage envisage-t-il de les actualiser avant l'adoption définitive du Plan ?

Réponse du maître d'ouvrage

Le Plan des mobilités a pour référence l'année 2019, année par rapport à laquelle ont été fixés les objectifs environnementaux et de mobilité du plan. Il n'est donc pas prévu d'actualiser les séries statistiques présentées dans le document avant son adoption définitive. Cette actualisation relèvera de l'évaluation en continu qui sera mise en place dès son adoption.

Commentaire de la commission d'enquête

La commission d'enquête prend acte de ce qu'il n'y aura pas d'actualisation d'ici l'adoption définitive des séries statistiques datant souvent de 2019 et figurant dans la version du PDMIF soumise à l'enquête publique. Cela peut se comprendre pour des raisons pratiques et du fait des circonstances du début des années 2020, mais cela renforce aussi le sentiment que ce PDMIF

participe plus d'une démarche de révision au bout de cinq ans (révision d'un plan dont la durée était initialement collée à la décennie 2020-2030) que de véritable planification prospective.

Question 10.

→ A quoi correspondent les idéogrammes F1 et F2 apparaissant dans les tableaux synthétiques présentant l'ensemble des réseaux de transport en Île-de-France (comme à la page 12 de l'annexe « Accessibilité ») sur la ligne « navette fluviale » ? La question pourrait être élargie aux idéogrammes C2, C3 et C4 sur la ligne « câble ».

Réponse du maître d'ouvrage

La page 12 de l'annexe Accessibilité présente la nouvelle signalétique mise en place dans les transports collectifs pour faciliter son appropriation par les voyageurs. Cette charte graphique conçue pour être utilisable pendant de nombreuses années a intégré une potentielle réalisation de lignes de navettes fluviales et d'autres lignes de câbles en Île-de-France à long terme, représentés par les idéogrammes F1, F2 et C2, C3, C4.

Commentaire de la commission d'enquête

La commission d'enquête s'interrogeait sur la présence d'idéogrammes en F (fluvial) et en C (câble) dans la nouvelle charte graphique de l'ensemble des réseaux de transport en Île-de-France. Elle prend acte de la réponse du maître d'ouvrage, lequel, à cette occasion apporte ici une réponse implicite positive sur la possibilité de création d'un réseau fluvial de transport utilisant les segments navigables des principaux cours d'eau de le maitre d'ouvrage , comme le suggèrent une vingtaine d'observations du public.

2.1.2 Régularité du trafic, fréquence, horaires

Pour inciter les franciliens à prendre les transports en commun, il faut qu'ils puissent compter sur un service fiable. Un nombre important de déposants font état de nombreux retards, trains annulés et horaires pas respectés. On demande une amélioration de la ponctualité et fiabilité des transports ; l'automatisation des lignes paraît pouvoir être une solution.

Obs 110 du registre numérique

« Depuis quelque temps l'offre de transport dans les villes Crosne, Montgeron, s'est dégradée. Bus supprimé (ancien E surtout), retard etc... nous faisant louper régulièrement les correspondances où l'heure dans les écoles ou autre... »

Obs 469 du registre numérique Mme SION SAUNIER

« ...Cela fait une dizaine d'années que j'utilise le réseau de transport en commun, et je n'ai cessé de remarquer une dégradation du service proposé. Les horaires de bus sont quasi incompatibles avec une correspondance pour un train... »

Obs 599 du registre numérique de M. MILLOT

« ...Je suis usager, pour ne pas écrire usagé, par cette ligne dont le trafic est de plus en plus perturbé par des pannes récurrentes, la fréquence anémique des trains, les voitures bondées et d'une propreté limite. Et ce n'est pas la rénovation des rames avec un peu de peinture, du film adhésif sur l'intérieur des portes en inox et les nouveaux sièges en plastique dur recouvert de tissus, solution anti hygiénique, qui améliore réellement le confort des passagers... »

Obs 619 du registre numérique une Anonyme

« ...Concernant la fréquence des bus et les divers RER, la situation est très critique avec des temps d'attente, parfois, vertigineux, aux alentours de 30 minutes ! Quant aux RER, les retards,

les grèves, les incidents, techniques, etc., compliquent franchement les déplacements... »

Obs 626 du registre numérique d'un Anonyme

« ...Il faut améliorer drastiquement la ponctualité et la fiabilité des transports (je suis personnellement utilisateur du RER B) - automatiser les lignes pour en finir avec ces grèves handicapantes. »

Obs 764 du registre numérique de Mme PEDEFLOUS

« ...Je suis directement concernée par la qualité du service de transport en commun. C'est pourquoi je souhaite formuler une proposition concernant le respect des horaires des bus.

Dans ma commune, il arrive fréquemment que les horaires de bus ne soient pas respectés, ce qui peut être très pénalisant, notamment quand les bus passent en avance. Cet état de fait entraîne parfois un repli sur la voiture pour éviter d'être en retard.

Je propose donc les mesures suivantes :

- Instaurer un suivi public de la ponctualité réelle des bus en partenariat avec les opérateurs.
- Interdire tout passage anticipé : un bus ne doit jamais partir avant l'heure affichée à l'arrêt.
- Instaurer des pénalités pour les opérateurs en cas de non-respect répété des horaires.
- Associer les usagers dans l'évaluation des services, pour signaler les dysfonctionnements récurrents sur les lignes. »

Obs 819 du registre numérique de Luis

« ... Je travaille dans la zone industrielle de Bussy-Saint-Georges et j'habite à Vincennes. Je prends les transports en commun tous les jours : d'abord le RER, puis le bus 2244. A certaines périodes, le bus n'est pas régulier et a de nombreux retards. J'ai même des collègues qui renoncent à le prendre à cause de ces dysfonctionnements. Nous avons déjà eu des retards quotidiens de 30 minutes pendant un mois complet. Je propose un suivi plus rigoureux du bus afin d'assurer un service fiable. En cas de retard prévu, il serait également important d'en être informé afin de pouvoir s'adapter. Cela encouragerait aussi certains collègues à privilégier le bus plutôt que leur voiture ... »

Obs 918 du registre numérique d'une Anonyme

« ... Les transports en commun sont aujourd'hui encore trop peu fiables (surtout type RER et métros avec de nombreuses pannes et retards) pour que les usagers soient à l'aise de les emprunter pour leur trajets domicile - travail. À mon sens, avant de mettre en place des actions pour essayer de réduire l'usage de la voiture il faudrait développer/mettre aux normes attendues les transports en commun. ...»

Obs 1028 du registre numérique d'un Anonyme

« ...Circulation des bus RATP à Paris : Depuis la suppression des voies de bus, la circulation et la ponctualité des bus sont devenues un enfer. Je prends l'exemple du Bus 21 depuis Saint-Lazare, il n'est plus possible à ce bus de circuler normalement, exclusion des personnes à mobilité réduite ?? Aucun recours. La mairie de Paris ne veut rien entendre. ...»

Obs 1029 du registre numérique d'un Anonyme

« ... depuis environ 2 ans l'attente du bus 62 peut atteindre une demi-heure, et cela très fréquemment ; c'est absolument inadmissible car de surcroît le trajet de ce bus est très long, l'attente devrait être au maximum de 10 minutes... »

Obs 1083 du registre numérique d'une Anonyme

« ... Pour être honnête je ne prends plus les transports en commun car ils ne sont pas fiables. Ni sur les horaires ni sur le plan sécuritaire... »

Obs 1180 du registre numérique d'un Anonyme

« ...Pendant les jeux Olympiques, les horaires étaient beaucoup plus respectés. Pourquoi ? Les primes accordées au personnel de transport ont-elles été de nature à responsabiliser le personnel de transport ? ...»

Réponse du maître d'ouvrage

Dans le cadre des contrats d'exploitation, la rémunération des opérateurs des réseaux de bus intègre des objectifs de qualité de service. En cas de non-respect de ces objectifs, des pénalités sont appliquées à l'opérateur de transport, ce mécanisme visant à inciter au respect des dispositions contractuelles. La mise en œuvre progressive des nouveaux contrats de délégation de service public se traduit par un suivi d'autant plus renforcé des opérateurs de transport et contribue à une amélioration globale du niveau de service des bus sur la région.

Un autre axe essentiel d'amélioration et de fiabilisation des temps de parcours des bus est la réalisation d'aménagements de voirie en faveur des bus, portée par la mesure 1.3.4. Les deux prescriptions inscrites à cette mesure invitent les gestionnaires de voirie à résorber les points durs de circulation bus lors de chaque aménagement de voirie et la priorité des bus aux carrefours sur les axes de voirie empruntés par plus de 300 bus par jour, 2 sens confondus.

Commentaire de la commission d'enquête

Les observations du public constatant des irrégularités dans les fréquences, des retards et annulations de transports portaient aussi bien sur les bus et trams que sur les transports de mass transit (trains, RER et métros).

La réponse du maître d'ouvrage ne concerne que les améliorations attendues pour le réseau des bus ; les réponses concernant les transports de mass transit figurent ci-après sous le thème « Fiabilité du réseau de RER ».

Le Plan de mobilité contient en ce qui concerne le réseau des bus avec la mesure 1.3.4 deux prescriptions fixant comme objectif d'une part, un aménagement de la voirie permettant la résorption des points durs de circulation des bus sur des axes empruntés par plus de 300 bus par jour, d'autre part une deuxième prescription visant à assurer progressivement la priorité de bus aux carrefours. Ces deux mesures devraient permettre une amélioration de la régularité du trafic des bus.

La commission d'enquête a néanmoins pris connaissance de ce qu'un nombre significatif de collectivités territoriales a émis des réserves sur la mise en œuvre de ces aménagements pouvant se heurter à des contraintes pratiques sur place.

Un suivi et contrôle par le maître d'ouvrage de la déclinaison de ces prescriptions dans les PLM et leur mise en pratique par les collectivités gestionnaires de voirie et par les communes ou EPCI, paraît particulièrement importante à la commission d'enquête.

La commission d'enquête prend également acte des dispositions de bonus/malus dans les contrats de délégation de service public avec les nouveaux opérateurs et du suivi renforcé du respect de leurs obligations contractuelles. Elle estime que l'amélioration de la régularité, accompagnée d'une meilleure information des usagers en cas de retard ou autres difficultés, sont des conditions indispensables pour inciter davantage de personnes à utiliser les transports collectifs au détriment de leur voiture.

➤ Fréquence

Un très grand nombre de personnes demandent un renforcement des fréquences des transports en commun, accompagné d'une augmentation de l'amplitude horaire et un fonctionnement 24h/24h, le weekend et la nuit.

Obs 125 du registre numérique d'une Anonyme

« ...Nous avons besoin de plus de trains en direction de Paris et vers La Ferté-Sous-Jouarre. Ils sont toujours bondés. On note une claire augmentation du nombre des utilisateurs et habitants le long de cette ligne.

Nous avons urgemment besoin de trains après 22h depuis Paris, en semaine et les week-ends. Une ligne de bus très insécurisée et très longue ne suffit pas... »

Obs 137 du registre numérique de M. DOUMECQ-LACOSTE

« ...En effet : que ce soit pour le travail (restauration, ménage, événementiel etc...) il est impossible de rentrer chez soi après cette heure. Inconcevable. Pas d'offre de retour après les rencontres des J.O le soir à Paris cet été !!! Les personnes de retour de province via Flex bus ou train ne peuvent regagner leur domicile après cette heure. Impossible d'assister à un spectacle le soir ou un match sur Paris. Le remplacement par les bus ne convient pas. Trop long pas de sécurité... »

Obs 165 du registre numérique d'un Anonyme

« ...Serait-il possible d'envisager (enfin) un fonctionnement de certaines lignes de métro la nuit, à l'instar de plusieurs villes du monde (New York, Copenhague, dont les métros ne s'arrêtent jamais) ? Ou au moins le week-end, comme à Washington, Berlin et Londres.

Pour être plus efficace, cela pourrait être couplé à un fonctionnement des Transiliens et RER la nuit (avec à minima 1 train par heure), ou à un renforcement des Noctiliens au départ des terminus de métro, ce qui permettrait aux personnes n'habitant pas Paris de se déplacer plus facilement en transport en commun la nuit (car ce sont celles qui sont le plus susceptibles de prendre leur voiture pour venir passer une soirée à Paris) ... »

Obs 181 du registre numérique d'un Anonyme

« ...Fréquence de bus et de métro insuffisante. Il faut ajouter plus de fréquence à des métros et des bus. Les transports sont bondés en permanence... »

Obs 198 du registre numérique d'un Anonyme

« ...Offre de TC le week-end et en soirée. La fréquentation des transports en commun est de plus en plus importante le week-end, et ceci depuis de nombreuses années, et l'offre ne suit pas : les RER sont bondés le samedi, et leur fréquence est très insuffisante : par exemple la branche Cergy du RER A en début de soirée et le week-end (ce qui impacte non seulement les trajets pour les loisirs mais aussi beaucoup de trajets pour le travail ou les études) ... »

Obs 258 du registre numérique de M. QUEIGE

« ...On veut des métros toute la nuit ! Non seulement pour ceux qui sortent, mais aussi pour ceux qui travaillent en horaires décalés, et ceux qui veulent rentrer chez eux, sans utiliser leur voiture... »

Obs 456 du registre numérique d'un Anonyme

« ...Habitant dans le Val d'Oise, je me déplace occasionnellement sur Paris. Je souhaiterais que les trains et RER fonctionnent toute la nuit pour pouvoir se rendre à un spectacle et avoir un moyen de transport pour rentrer. Par ailleurs, pour les travailleurs aux horaires décalés, il est nécessaire d'avoir des transports qui fonctionnent la nuit... »

Obs 543 du registre numérique d'une Anonyme

« ...Je demeure à Noisy le Sec et je me déplace exclusivement en transports en commun. Mes demandes : Circulation du RER E avec des horaires plus étendus le soir (jusque 00h) ... »

Obs 676 du registre numérique du Pôle Ecologiste IDE

« ...Il est aussi nécessaire d'inclure ce qu'on appelle un « choc de l'offre », c'est-à-dire augmenter sensiblement l'offre en termes de fréquence et d'amplitudes horaires, pour vraiment

inciter au report modal. Cela signifie par exemple de garantir entre 6h et 23h une fréquence de 15 minutes minimum, pour les Transiliens et RER, quelle que soit la branche. C'est cette politique qui est appliquée avec beaucoup de succès en Suisse et qui fait le grand succès du train au quotidien... »

Obs 755 et 756 du registre numérique de M. MICHAU au nom du Groupe Local Marne-La-Vallée de The Shifters

«.. Notre groupe, engagé pour la décarbonation, y compris celle des mobilités, soutient l'ambition du Plan de Mobilité Île-de-France, notamment son Axe 1 visant à renforcer l'attractivité des transports collectifs.

Toutefois, un véritable report modal nécessite une offre plus dense, régulière et fiable, notamment en grande couronne et hors heures de pointe.

Aujourd'hui, la faible fréquence des trains et RER, les correspondances mal synchronisées et le manque de transports en soirée et le week-end maintiennent une forte dépendance à la voiture.

Nous proposons donc :

-  Augmenter la fréquence des transports en commun, y compris aux heures creuses.
-  Améliorer les correspondances pour réduire l'attente en gares.
-  Déployer les cars express avec voies réservées, dès leur lancement, avec une fréquence élevée.
-  Prioriser la fréquence dans les investissements, au même niveau que l'extension des lignes.
-  Assurer la compétitivité modale, pour que les transports collectifs rivalisent avec la voiture en temps et praticité.
-  Étendre les horaires des bus en grande couronne, au moins jusqu'à minuit sur les axes principaux.
-  Déployer massivement les transports à la demande (TàD), avec réservation simplifiée, accès numérique et téléphonique, et correspondances optimisées avec les derniers trains.
-  Fixer des objectifs concrets et un échéancier pour ces mesures, absents du PDMIF.
-  Garantir un service fiable et sécurisé, notamment pour les femmes et personnes vulnérables.

Ces mesures sont essentielles pour réussir la transition vers une mobilité bas carbone en grande couronne... »

Obs 870 du registre numérique d'une Anonyme

« ...Sur st germain en laye (78100), les bus devraient être améliorés : -il n'y a pas de bus scolaire, du coup le matin les bus sont bondés-il n'y a pas de bus le soir en semaine après 22h à part une "navette toute les heures" - le dimanche il y a un bus toutes les heures sans compter le manque de chauffeur qui rend les horaires aléatoires... »

Obs 872 du registre numérique d'une Anonyme

« ...Nous habitons L'Ivry-sur-Seine (77), les horaires des bus ne sont pas adaptés aux horaires des collégiens et lycéens de la ville de Vaux le Pénit qui sont les établissements de secteur. Les élèves doivent, soit rentrer à pied ou doivent attendre pratiquement 30 minutes (pour le lycée) pour avoir un bus... »

Obs 919 du registre numérique de Mme NORGUET

« ...Il faut des trains le week-end plus tard le soir (départ 23h) de manière à pouvoir faire une soirée théâtre sur Paris et pouvoir rentrer le soir... »

Obs 1107 du registre numérique d'un Anonyme

« ... Il faudrait revoir la fréquence de la circulation des autobus en zone hypercentre et notamment à Paris. Les temps d'attente sont actuellement beaucoup trop longs (parfois plus de 30 minutes). Pour un service régulier qui donne envie de l'utiliser, le temps d'attente ne devrait pas dépasser 10 minutes (7 minutes ce serait idéal). Plus il y a d'autobus, plus on est incité à les utiliser... »

Obs 1355 du registre numérique d'un Anonyme

« L'Île-de-France est une métropole qui ne s'arrête pas après minuit. Pourtant, son réseau de transport nocturne est insuffisant, rendant les déplacements complexes, longs et souvent coûteux. Londres, Berlin, New York et Madrid disposent de services de nuit bien développés, permettant une mobilité fluide 24h/24. L'Île-de-France doit s'inscrire dans cette dynamique en mettant en place des solutions simples et rapides à déployer, qui constitueraient un premier pas vers un véritable réseau de nuit structuré. »

Obs 1222 du registre numérique de Mme COTTIN

« ...J'habite à Voisins le Bretonneux et le week-end nous manquons cruellement de bus. Les aides à domicile ont beaucoup de mal à rejoindre leur lieu de travail et les jeunes doivent sans cesse solliciter leurs parents comme chauffeurs. En tant que Maire-adjoint, je reçois constamment des plaintes de nos habitants... »

Obs 5 du registre au siège du maître d'ouvrage IDF du Pôle écologiste IDF

« ...Extrait de la Proposition n°1 du Pôle Ecologiste :

Priorité aux lignes existantes & choc de l'offre.

Il convient donc de revoir cette fiche action (1.1.) pour que la priorité soit donnée aux lignes de mass transit existantes (RER, Transilien, Métro). Il s'agit en particulier de renouveler le matériel roulant, de réparer les infrastructures et faire les investissements nécessaires pour améliorer leurs circulations au quotidien.

Il est aussi nécessaire d'inclure ce qu'on appelle un "choc de l'offre", c'est-à-dire augmenter sensiblement l'offre en termes de fréquence et d'amplitudes horaires, pour vraiment inciter au report modal. Cela signifie par exemple de garantir entre 6h et 23h une fréquence de 15 minutes minimum, pour les Transilien et RER, quelle que soit la branche. C'est cette politique qui est appliquée avec beaucoup de succès en Suisse et qui fait le grand succès du train au quotidien. »

Réponse du maître d'ouvrage

L'adaptation de l'offre de transports collectifs aux besoins de déplacements des Franciliens est l'un des objectifs poursuivis par le Plan des mobilités en Île-de-France 2030. L'évolution des modes de vie est constante et conduit à des changements des rythmes de déplacements avec des croissances en dehors des périodes de pointe habituelles. Ainsi des renforts de l'offre de métro, de tramway ou de bus sont régulièrement mises en œuvre en particulier en soirée ou le week-end.

Concernant les réseaux de train et de RER, les marges de manœuvre sont plus limitées car ces lignes partagent souvent les mêmes infrastructures que d'autres circulations ferroviaires.

Le développement de l'offre la nuit n'est pas envisageable sur le réseau ferré car ce sont les périodes qui sont utilisées pour réaliser les travaux de maintenance courante ou nécessaires à l'amélioration du réseau. Pour le métro par exemple, le réseau parisien ne comprend que deux voies (une par sens) pour chaque ligne. A New York, de nombreux tronçons comprennent 4 voies ce qui permet la réalisation de travaux sur certaines voies tandis que d'autres restent en service.

Le service de bus de nuit mis en place en Île-de-France (lignes Noctilien) a été considérablement développé ces dernières années, offrant la nuit des itinéraires comparables au réseau diurne. Il correspond globalement à la demande de transport qui est faible en plein cœur de la nuit.

Commentaire de la commission d'enquête

La commission d'enquête prend acte du fait que le maître d'ouvrage reconnaît que le transport collectif doit s'adapter continuellement à l'évolution des modes de vie et aux demandes exprimées par les usagers. Un très grand nombre d'observations du public, mais également des personnes publiques demandent une augmentation des fréquences des transports collectifs, des horaires plus étendus et plus de transports le week-end.

Le Plan des mobilités contient plusieurs mesures qui répondent partiellement à ces demandes en ce qui concerne les lignes de bus.

La mesure 1.3.2 prévoit un élargissement de la plage d'horaire pour les bus « *pour répondre aux besoins de mobilité nocturne des Franciliens.* » (Voir à ce titre également la réponse plus détaillée apportée à la question N°1 sous 1.2.1 ci-après).

La mesure 1.5.3. vise, en ce qui concerne les territoires de la grande couronne, un renforcement de l'offre de transport à la demande le soir, après la fin de service des lignes régulières. Comme indiqué plus en détail ci-après en réponse à la question n°2, des bus de soirée sont mis en place afin d'étendre le service jusqu'à 00h voire jusqu'au dernier train en fonction du potentiel de fréquentation estimé. Un tableau avec la liste des gares concernées et des zones couvertes par ce type de services est joint à cette réponse.

En ce qui concerne les réseaux de train et de RER, le maître d'ouvrage évoque des contraintes liées à la particularité des infrastructures en Île-de-France qui limitent les possibilités de développer davantage une circulation la nuit. La principale difficulté mise en avant concerne les travaux de maintenance effectués sur les lignes ferrées la nuit.

La commission d'enquête prend acte de ces explications ; elle s'interroge néanmoins sur la possibilité d'un élargissement des horaires le week-end pour le mass transit, période moins concernée par les travaux mais plus par les sorties nocturnes des Franciliens.

➤ Trains semi-directs

Pour raccourcir les temps de trajets les déposants souhaitent la mise en place de trains semi-directs ou directs, au moins en heures de pointe et en particulier pour les lignes de transport de mass transit (RER et trains).

Obs 61 du registre numérique de M. QUIE

« ...Rétablir des trains semi-directs. Serait-il possible de repérer des trains ayant pour missions de terminus lointains et régulièrement chargé (utilisation de l'indicateur de répartition de la charge qui est disponible sur certains quais), de les soulager de certains arrêts entre Paris / gares ayant surtout des entrants le soir jusqu'aux terminus intermédiaire / bifurcations entre 2 branches... »

Obs 105 du registre numérique

« ...Je m'interroge en effet sur la possibilité de créer des missions semi-directes en heures de pointe. L'idée n'est pas de systématiser l'existence d'une desserte semi-directe dans la journée, mais plutôt de permettre la mise en place de quelques missions en heures de pointe ! ...»

Obs 315 du registre numérique d'une Anonyme

« ...Il y a semble-t-il un projet qui rendrait tous les trains semi-directs entre Plaisir et Paris. Cela aurait pour conséquence un allongement du temps de parcours de 30mn environ et dégraderait grandement la qualité de vie des habitants empruntant cette ligne quotidiennement. Quel intérêt d'utiliser les transports en commun et d'être contraint par des horaires à respecter,

si le temps de trajet devient comparable à celui en voiture ? ...»

Obs 631 du registre numérique d'un Anonyme

« ... J'ai voyagé dans le monde entier et toutes les grandes capitales ont un chemin de fer direct entre l'aérogare et le centre-ville sauf nous c'est fait exprès pour que l'on paye le taxi à près de 70 euros la course.

Entre Paris centre et Roissy Charles Gaulle il y a le RER mais qui s'arrête à toutes les gares en plus on ne peut pas mettre sa valise dans la rame. Qu'est-ce que vous attendez pour construire une ligne directe entre Roissy et Paris ?... »

Obs 703 du registre numérique d'un Anonyme

«.. Ligne N : On apprend aujourd'hui que nos semi-directs (46 min Orgerus-Montparnasse) pourraient devenir omnibus, rallongeant le temps de trajet de 30 minutes, matin et soir. Inimaginable. Plutôt que de construire des lignes et des gares dans tous les sens qui, comme toujours, vont se dégrader lentement faute de budget et de personnel pour leur entretien régulier, que l'on commence par (re)faire fonctionner correctement ce qui est en place... »

Obs 775 du registre numérique de Mme PERUJO

« ...Nécessité d'avoir des trains desservant les zones éloignées de Paris rapidement et cela même le week-end = non aux omnibus systématiques = a minima 2 directs par heure de pointe... »

Obs 869 du registre numérique d'une Anonyme

« ...Train/RER : pas assez de direct direction Paris (1h minimum en RER, 30 minutes en TER), PROPOSITION : Rajouter des directs Paris toute la journée pour encourager à ne pas prendre sa voiture notamment en dehors des horaires de travail... »

Obs 894 du registre numérique d'un Anonyme

« ...Je souhaite que de ce plan de mobilité 2030, soit corrigé la mauvaise déserte d'Evry qui n'a pas bénéficié du métro du Grand Paris, en faisant du RER D actuel la possibilité de créer une liaison directe à Paris en moins de 30 minutes... »

Réponse du maître d'ouvrage

La conception de l'offre des lignes de train et de RER vise à prendre en compte l'ensemble de la demande de déplacements sur l'axe concerné en intégrant les contraintes techniques d'exploitation.

Sur une ligne donnée, les circulations de trains ne peuvent être positionnées que sur quelques créneaux horaires par heure. En effet, de nombreux créneaux horaires sont dédiés à d'autres types de services que les trains de voyageurs franciliens : trains grandes lignes, TGV ou Intercités, TER, trains de fret.

Par ailleurs, la demande d'arrêts a crû au fil des années en particulier avec le développement urbain de la petite couronne ou de la partie dense de la grande couronne, conduisant à une croissance de l'offre de missions de type omnibus.

Or, compte tenu des contraintes techniques exposées ci-dessus, il n'est pas toujours possible de conserver une mixité de missions : missions directes, semi-directes ou omnibus sur une même ligne. Lorsque des choix doivent être réalisés, ils le sont en concertation avec les élus locaux et les associations d'usagers. Les solutions sont définies au cas par cas.

Commentaire de la commission d'enquête

La commission d'enquête prend acte de la réponse apportée par le maître d'ouvrage, réponse qu'elle aurait souhaitée plus précise en développant davantage de pistes d'amélioration.

Des contraintes techniques existent certainement et les demandes des usagers sont multiples et parfois contradictoires : plus d'arrêts sur une ligne et davantage de trains directs ou semi-directs.

Le Plan de mobilité contient néanmoins des éléments de réponse et de solutions à développer pour améliorer les performances des lignes dans le cadre des démarches de « Schéma directeurs » entre Île-de-France Mobilités, des opérateurs de transport et gestionnaires d'infrastructure.

La mesure 1.1.3 prévoit plusieurs pistes, comme par exemple : création de voies de garage, d'installations de retournement, et de nouveaux systèmes d'exploitation. Il aurait été utile de les rappeler et de les préciser davantage.

➤ **Fiabilité et saturation du réseau RER**

Les lignes de RER, réseau de mass transit classique et utilisé par de millions de voyageurs, font l'objet de nombreuses critiques et demandes d'améliorations. Plutôt que de construire de nouvelles lignes et gares, on demande de faire fonctionner correctement ce qui est en place.

Obs 157 du registre numérique d'un Anonyme

« ...Depuis 40 ans, je prends le RER C pour me rendre sur mon lieu de travail à Paris. C'est de pire en pire : interruptions, perturbations. Motifs : panne sur installations du gestionnaire de réseau, panne de train, manque de conducteur en formation ou en vacances, sans compter les malaises de voyageurs (pas étonnant quand on est debout, serrés les uns sur les autres. »

Obs 169 du registre numérique de Mme BENFADEL

« ...Depuis le prolongement du RER E vers Nanterre-la-Folie en décembre 2023, la qualité du service sur cette ligne s'est fortement détériorée. Les perturbations sont devenues quotidiennes, avec des retards récurrents, des suppressions de trains et une gestion des incidents inefficace... »

Obs 227 du registre numérique de M. SUREAU

« ...RER B nord : Malgré les promesses et même les engagements de la Présidente de le maître d'ouvrage Île de France, la situation pour le million d'usagers de cette ligne est catastrophique. Pannes, annulations, retards, suppression de trafic le week-end, conditions de transports inhumaines, et j'en passe ... Les temps de trajet n'ont jamais été aussi long, les rames sont sursaturées. Aucune réponse à la hauteur de cette situation n'est réellement avancée dans le plan de mobilité du maître d'ouvrage Île de France... »

Obs 366 du registre numérique d'une Anonyme

« ...J'habite à Bures-sur-Yvette et je vais régulièrement à Paris le soir pour des spectacles ou pour danser. Le dernier RER B n'est pas suffisamment tard le vendredi et le samedi. Les bus de nuit sont bondés de jeunes de l'âge de mes enfants.

Je choisis donc, à contre cœur, de venir à Paris en voiture pour faciliter le trajet de retour. Je ne comprends pas pourquoi l'Île de France ne propose pas un service plus adéquat le week-end comme peuvent le faire d'autres capitales européennes (par exemple Berlin) ou même certaines villes de France comme Toulouse.

Par ailleurs, les trains courts de la semaine à partir de 23h sont une vraie catastrophe : on est serrés comme en période de pointe avec le risque de rater le dernier RER faute de pouvoir rentrer dedans. Pourquoi si peu de wagons à partir d'une certaine heure ? ...»

Obs 402 du registre numérique de Mme FURSTOSS

« ...Le RER C est une catastrophe. Fermé les WE et l'été, nombreux trains annulés ! On peut parfois mettre 2 heures pour rentrer à Saint Quentin en Yvelines, de Paris. C'est réhabilitaire ! La fréquence des trains pour Saint Quentin en Yvelines est insuffisante ! Avec la fréquence

actuelle (une heure les WE) et si train annulé, parfois 1h 30 de délai pour rentrer, hors des heures d'affluence... »

Obs 455 d du registre numérique e Mme PERNOIS

« ...Usagée de la ligne B du nord depuis Aulnay-Sous-Bois jusque les Halles essentiellement, je dois vous dire que tout ne fonctionne pas souvent juste normalement. La fréquentation de cette ligne est toujours plus forte et les problèmes sont récurrents, au moins plusieurs jours par semaine, franchement c'est épuisant : Problèmes électriques, manque de personnel, matériels défectueux rames et réseaux, travaux, retard, malaises, suicides et j'en passe... »

Obs 457 du registre numérique d'un anonyme

« ...Améliorer la fréquence et la régularité du RER D vers le Sud (presque pas de train en soirée en comparaison au RER A, ce qui n'incite pas à le prendre) ... »

Obs 490 du registre numérique de M. BOURGEOIS

« ...Transport en commun (RER B) trop souvent en retard, matériel d'un autre temps, temps de voyage trop long depuis/vers Saint Rémy les Chevreuse - Paris, temps de parcours qui n'évolue pas depuis trente ans... »

Obs 528 du registre numérique de Mme AGNES

« ...A quand une plus grande fréquence des trains en direction de Cergy par rapport à Saint Germain nettement mieux desservie... »

Obs 535 du registre numérique de M. VALERA

« ...Le soir, le RER A vers Marne-la-vallée, n'a que 3 wagons, nous sommes comme des sardines, Pouvez-vous mettre des trains longs pour respecter les usagers... »

Obs 629 du registre numérique de Mme PILLOT

« ...Le matériel roulant de la ligne RER B est vétuste : sale, manque de confort, sièges usés, sièges cassés, luminosité désagréable, pas toujours climatisé, ... Merci de prévoir une rénovation de tout le matériel roulant pour plus de confort (sièges, luminosité, climatisation), un affichage lumineux et sonore, un cadre propre et accueillant... »

Obs 875 du registre numérique de M. BATY

« ...Ma ville est très mal desservie par le RER B, vétuste, inconfortable, sans régularités, avec une gare très déshumanisée. Il n'y a peu de personnels, plus de guichets grande lignes depuis plusieurs années... »

Obs 936 du registre numérique d'une Anonyme

« RER D : comment améliorer sa régularité, et éviter les problèmes récurrents et faciles à anticiper (ex : problème de feuilles sur les voies, tous les automnes) Le week-end, et durant les heures creuses le manque de RER isole et incite à prendre la voiture. »

Obs 1120 du registre numérique de Mme WITTERSHEIM

« ...Avis du Comité des usagers du RER B en Vallée de Chevreuse (COURB

1/ Au niveau du RER B, le retard pris sur le plan de la modernisation, alors que l'urbanisation du plateau de Saclay et du pôle de Massy arrive à son paroxysme, nuit considérablement aux voyageurs qui subissent un service inadapté à l'affluence croissante.

Il devient ainsi urgent que le service soit amélioré sur tous les points suivants :

- Renforcement de la ponctualité aux heures de pointe,
- Maintien des trains longs les soirs de semaine,
- Finalisation de la rénovation des vieux MI84 en juin 2025,
- Assurer, voire accélérer, le calendrier de modernisation pour des premières mises en circulation commerciale du MI20 avant 2030 ; ... »

Obs 1218 du registre numérique d'une Anonyme

« ...En tant qu'utilisateur de ligne E, je vous envoie mon profond mécontentement quant à la circulation des trains sur cette ligne. Impossible d'arriver à l'heure au travail, ni même de savoir quand circulent vraiment les trains. L'application n'est pas à jour, les trains sont systématiquement en retard, supprimés, inexistantes. C'est tous les jours le même scandale ! 2 ou 3 trains par heure en fonction des horaires, et même pas à l'heure ! Quand ils ne sont pas purement supprimés, sans aucune annonce. Et les voyageurs attendent et s'entassent sur le quai. Quant aux soirs ou aux week-ends, il vaut mieux prévoir de... rester chez soi ! ...»

Obs 1245 du registre numérique d'une Anonyme :

« ...La fiabilité reste un point faible du réseau de RER. Elle doit être améliorée et contrôlée par des indicateurs crédibles. La régularité, la fréquence et la sûreté sont les 3 facteurs pour favoriser l'usage des transports collectifs... »

Réponse du maître d'ouvrage

Les observations rassemblées dans cette partie concernent essentiellement les RER B, C et E. Elles sont bien connues des services d'Île-de-France Mobilités, des opérateurs et gestionnaires d'infrastructures concernés qui agissent pour améliorer la situation.

Pour les RER B et C, les schémas directeurs en cours de mise en œuvre visent à apporter des solutions concrètes aux difficultés rencontrées. En plus de ces démarches de moyen / long termes qui impliquent la réalisation de travaux et le renouvellement des matériels roulants, un suivi rapproché des performances des lignes est effectué par Île-de-France Mobilités auprès des opérateurs.

Concernant le RER E, il connaît depuis la mise en service de son prolongement à Nanterre La Folie des difficultés d'exploitation liées notamment aux circulations de deux types de matériels roulants différents. La situation, qui s'est déjà nettement améliorée en quelques semaines, est un sujet prioritaire de l'exploitant et des équipes d'Île-de-France Mobilités.

Commentaire de la commission d'enquête

La commission d'enquête note que le maître d'ouvrage a bien connaissance et est conscient des difficultés rencontrées par les usagers des lignes de RER et que des démarches sont en cours pour apporter des solutions.

La mesure 1.1.3 « Développer le réseau de mass transit et conforter la fiabilité et la résilience » y fait référence en énumérant les schémas directeurs de lignes en élaboration ou en revoyure et des projets d'aménagement et d'amélioration sur les différentes lignes.

Le maître d'ouvrage indique d'ailleurs dans ses réponses aux personnes publiques (commune de Pontoise, Val d'Oise par exemple) que le schéma directeur du RER D, élaboré en concertation avec les territoires concernés, a été approuvé par le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités en décembre 2023, permettant des améliorations de la performance de la ligne.

La version finale du Plan des mobilités sera modifiée en ce sens.

➤ Améliorations demandées pour la ligne N

La ligne N de la SNCF vers Montparnasse fait l'objet d'un nombre important d'observations qui font état d'un service dégradé (retards, annulations de trains) et qui demandent plus de trains.

Obs 68 du registre numérique de Mme SIBILLE

« ...Avis sur la ligne N trajet Montfort-L'amaury – Paris.

Je prends la ligne N depuis que j'ai changé de travail il y a 4 ans. Je vous avoue que ces transports ont été usants du fait des incidents répétitifs et des travaux perpétuels qui suppriment des trains les soirs et les week-ends, à regretter de préférer les transports en communs aux trajets en voiture. J'aspire à :

- des trains plus fréquents (au moins toutes les 15 min en heure de pointe et toutes les 1/2 h en journée)
- des trains plus rapides pour réduire les temps de trajets
- une plus grande fiabilité des trajets (beaucoup d'incidents avec des trains peu fréquents augmentent considérablement les temps de trajet)
- des travaux qui durent moins longtemps et qui n'arrêtent pas les trains durant le week-end et pendant des week-ends successifs... »

Obs 97 du registre numérique d'un Anonyme

« ...Plus de trains sur la ligne N Paris Montparnasse Dreux. Il serait merveilleux d'avoir un train à la demi-heure sur cette ligne. Un train par heure en période creuse n'est pas suffisant et contraint beaucoup de personnes à prendre la voiture à contre cœur... »

Obs 99 du registre numérique d'un Anonyme

« ...Un train plus tôt sur la ligne N Dreux Paris Montparnasse. Serait-il possible de mettre en place un train au départ de Dreux qui permettrait aux habitants de Dreux et toutes les gares jusqu'à Villiers Neauphle Pontchartrain d'arriver à Paris Montparnasse vers 05h30 ? »

Obs 701 du registre numérique de M DELATRONCHETTE

« ...Je souhaite exprimer mon mécontentement quant aux pannes, retards répétés sur la ligne N Paris-Dreux. Sans arrêts des soucis qui pénalisent les travailleurs chaque matin et chaque soir. »

Obs 703 du registre numérique d'un Anonyme

« Ligne N : ni plus, ni moins, mais que ça fonctionne.

J'aurai tout vécu sur cette ligne : retards fréquents, pannes à répétition (trains et infrastructures), communication déficiente (annonces farfelues, quand ce n'est pas inexistantes... la grande spécialité de la SNCF), travaux sans solution de substitution satisfaisante (2h30 pour rejoindre Montparnasse en bus), grèves, conducteurs absents, et j'en passe. ...»

Obs 953 du registre numérique de M. HADFIELD

« ...Habitant à Rambouillet, je constate que la mobilité vers Paris est un véritable calvaire au quotidien. La ligne N est sous-dimensionnée, notamment le matin : trop peu de trains, une fréquence insuffisante, et un trajet trop long avec de nombreux arrêts intermédiaires ... les usagers les évitent car le temps de trajet est dissuasif. »

Obs 985 du registre numérique d'un Anonyme

« ...Utilisateur de la ligne N, c'est le meilleur moyen d'être en retard ou de rater un rendez-vous. Les trains supprimés à la dernière minute, des problèmes de signalisation, des trains dont le terminus est La Verrière alors qu'ils sont censés avoir Rambouillet comme terminus. Cette liste est loin d'être exhaustive. »

Réponse du maitre d'ouvrage

L'axe ferroviaire Paris Rive Gauche est marqué par une forte mixité des trafics, avec plus de 800 circulations chaque jour (Lignes C, N, U, TER, TGV et Fret). Si la régularité sur la Ligne N est bonne sur l'ensemble de la ligne (ponctualité moyenne de 95,6% en 2022 et, depuis lors,

la plupart du temps au-dessus des objectifs contractuels), la ligne est plus facilement touchée par des incidents à fort impact sur les circulations.

La poursuite de la mise en œuvre du Schéma Directeur des lignes N et U, prévue au Plan des mobilités, continuera à renforcer la robustesse de la ligne et la gestion des situations perturbées. En outre, le schéma directeur prévoit bien l'amélioration de la desserte sur la branche Dreux – Paris et une attention particulière est portée aux branches Dreux et Mantes-la-Jolie où l'offre est plus faible et, par conséquent, la dépendance plus grande pour les usagers.

Commentaire de la commission d'enquête

La commission d'enquête prend acte du fait le maître d'ouvrage est bien conscient des difficultés évoquées sur la ligne N et de l'insuffisance de l'offre. Des améliorations et solutions à apporter étudiées dans le cadre de la mise en œuvre du Schéma Directeur de cette ligne devraient pouvoir pallier les insuffisances constatées.

➤ Insuffisance de transports collectifs pour les communes rurales

Beaucoup d'habitants de communes et villages en 2^{ème} couronne font état d'une insuffisance des services de transports en commun (bus en particulier), ce qui les isole et les contraint à l'utilisation de la voiture. Ils demandent l'ouverture de nouvelles lignes.

Obs 11 du registre numérique de M. PINSARD

« Aujourd'hui, en grande couronne francilienne et notamment dans les villages des Yvelines, il est compliqué voire impossible de se déplacer. Nous sommes fortement incités à nous déplacer en transports en commun, mais comment le faire sans ces dessertes ? Il serait intéressant que ces lignes de bus/car puissent desservir des villages pour pouvoir rallier une gare et à terme les hubs franciliens aujourd'hui quasiment impossible à rejoindre. »

Obs 39 d du registre numérique d'une Anonyme

« Vivant à l'ouest des Yvelines, et n'ayant que peu de transport régulier, ce serait intéressant de réfléchir à ouvrir d'autres lignes de bus dans le secteur de Houdan ou de renforcer celles actuelles. Malheureusement il n'y a qu'un bus chaque heure, et jusqu'à 21h donc limité lors des sorties ... »

Obs 119 du registre numérique de Mme FRICHET

« ... Trop d'habitants des zones périphériques de l'Ile-de-France sont laissés pour compte par rapport à la mobilité. Les transports en commun sont encore trop peu développés en zones rurales, malgré l'augmentation de leur population et la baisse de l'emploi dans certains bassins... »

Obs 691 du registre numérique de Mme MOREAU

« De ma commune (Marcq), il n'y a qu'une ligne de bus et seulement deux voyages le matin en direction de la gare de Villiers-Neauphle-Pontchartrain par jour, de ce fait je ne peux l'utiliser qu'occasionnellement ne pouvant s'assurer de la ponctualité des trains de la ligne N... »

Obs 705 du registre numérique de Mme AUBRY

« ... Dans notre village yvelinois d'environ 900 habitants, nous n'avons aucun transport, à part les bus scolaires le matin et le soir, hors vacances. Cette absence de transport représente une inégalité sociale : nos enfants ne peuvent pas participer aux activités ou faire du sport qu'ils souhaitent. En outre, les personnes âgées, ne pouvant pas conduire, se retrouvent coupées des commerces et des services essentiels... »

Obs 714 du registre numérique d'une Anonyme

« ...Demeurant à Courances on aimerait bien se sentir concerné par ce projet. Mais il n'y a qu'une ligne de bus avec de rares passages et elle ne relie aucune gare de train ou RER.

Merci de penser à développer les réseaux aussi vers les petites communes où vivent des seniors qui aimeraient s'y maintenir ! ...»

Obs 986 du registre numérique de Mme VASSIE

« ... Habitant le sud seine et marne dans un village d'une centaine d'habitants, je peux témoigner que l'offre de transport est désertique. Impossible de rejoindre les gare TER de Nemours ou RER D de Malesherbes ou aller au marché, chez le dentiste ... »

Obs 1058 du registre numérique Mme BANOS, maire de Châtenay-sur-Seine

« ...A ce jour notre village ne bénéficie pas d'assez de transports en commun. En effet, avec un bus le matin et le soir, cette offre est largement en dessous de nos besoins quotidiens. Que ce soit pour les seniors qui doivent aller chez le médecin, faire des courses ou autre et

Nous ne demandons pas une ligne supplémentaire mais tout simplement plus de bus. Vous comprendrez qu'il est difficile pour mes administrés et l'ensemble du conseil municipal de comprendre pourquoi les villages autour de nous avec moins d'habitants sont plus desservis que nous. Nous sommes un village de plus de 1000 habitants avec une population qui rajeunit et les villages des moins de 500 habitants ont de vraies lignes de bus régulières alors que nous non... »

Obs 1061 du registre numérique de M. MONDO

« Je souhaite attirer votre attention sur l'insuffisance des services de transport en commun dans notre village. Actuellement, le nombre de bus est trop limité, ce qui complique considérablement les déplacements des habitants, notamment pour rejoindre les gares de Montereau et de Provins tout au long de la journée. Cette situation crée un réel frein à la mobilité, que ce soit pour des raisons professionnelles, scolaires ou personnelles. Une amélioration de la fréquence des bus serait bénéfique pour tous les habitants en rendant le village plus accessible et en facilitant nos déplacements quotidiens. »

Obs 1370 du registre numérique d'un Anonyme

« La moitié de l'IDF est rurale. Elle souffre d'un problème similaire au reste de la France à savoir que le réseau de déserte de bus rural est anémique, mal documenté et très difficile à utiliser. Il faut une loi nationale instituant un réseau intégré de lignes de bus cadencé à l'heure, avec des gares routières de correspondance efficaces sur tout le territoire à la façon d'une grille décentralisée de type métro. Seule une quantité minimale et une standardisation de la qualité attirera des voyageurs et permettra une rentabilité. »

Réponse du maître d'ouvrage

En préambule, il convient de rappeler que le Plan des mobilités prévoit, à la mesure 1.3.2, que des adaptations d'offre bus peuvent se faire pour améliorer le maillage d'un territoire et la qualité du niveau d'offre, en cas de décalage avéré entre l'offre et la demande. Ainsi, si le Plan des mobilités, d'échelle régionale, n'a pas vocation à définir la desserte fine des territoires, il porte le développement des transports collectifs là où des besoins sont identifiés. Île-de-France Mobilités est en dialogue permanent avec les collectivités locales (notamment EPCI) afin d'identifier les besoins de desserte et, le cas échéant, adapter l'offre.

Par ailleurs, l'action 1.6 du Plan prévoit le développement de l'information voyageurs physique (plans de réseaux, information aux arrêts) et numérique (site et application Île-de-France Mobilités). Cela permettra d'améliorer l'attractivité et la lisibilité du réseau de transports collectifs, en particulier en zone rurale.

En outre, pour les territoires ruraux, Île-de-France Mobilités privilégie le développement de solutions adaptées aux besoins et aux réalités économiques (il est coûteux de faire rouler des bus presque vides), à commencer par le Transport à la demande dont le développement est prévu à

l'action 1.5 du Plan. Aujourd'hui, 71% des communes rurales sont desservies par le TàD en Île-de-France sur une quarantaine de réseaux. L'objectif, à horizon 2030, est bien de déployer des services de TàD là où un besoin est identifié.

Commentaire de la commission d'enquête

Le Plan de mobilité mentionne bien l'enjeu particulier des petites villes et communes rurales et la nécessité de proposer des solutions de mobilité adaptées aux contextes territoriaux.

La commission prend acte du rappel par le maître d'ouvrage dans sa réponse des différentes mesures prévues dans le Plan de mobilité pour tenir compte des besoins spécifiques des communes rurales. Il s'agit en particulier d'offrir des mobilités alternatives à la voiture individuelle, notamment par la mise en place de services de transport à la demande dans toutes les zones où un besoin de desserte complémentaire à l'offre régulière de transports en commun est identifié.

Le maître d'ouvrage rappelle utilement dans sa réponse les mesures prévues à ce titre ; tout en relevant que le Plan de mobilité n'a pas vocation à définir la desserte fine des territoires. Ce travail doit s'effectuer conjointement entre Île-de-France Mobilités et les collectivités locales et les opérateurs de transport.

➤ Gazeran – Service de bus

Des habitants de Gazeran et des villages environnants font état d'une insuffisance de l'offre de transports en train vers Paris et en bus vers Rambouillet, pénalisant en particulier les élèves se rendant à l'école.

Obs 78 du registre numérique de Mme BAILLON

« Habitante de Gazeran, il faudrait plus d'arrêt à la gare de Gazeran en journée en mettant le même nombre d'arrêt qu'à Rambouillet soit 1 par heure et non 1 toutes les 2h, obligeant les habitants à prendre la voiture et aller jusqu'à Rambouillet ou devoir rentrer en bus qui n'est absolument pas fiable faute d'arrêt à Gazeran. »

Obs 83 du registre numérique de Mme CHARLENT

« A Raizeux (78125), nous sommes à 15 minutes en voiture (13km) de Gazeran, première Gare IDF de la ligne Chartres - Paris Montparnasse.

Il y a plusieurs problèmes :

- parking auto de Gazeran très largement insuffisant en capacité (aucune place disponible au-delà de 7h00 du matin en semaine).

-fréquence des trains insuffisante : tous les trains de la ligne Chartres - Paris ne s'arrêtent pas à Gazeran contrairement à Épernon (28230, gare région centre), ou à Rambouillet (parking saturé et très onéreux). Donc à Gazeran 1 train toutes les 2h environ...

-les TAD ne fonctionnent pas avant 9h30 donc pas possible d'utiliser ce type de transport pour aller à la gare pour les gens qui travaillent à 8 h30-9h à Paris, ou même Versailles... »

Obs 461 du registre numérique d'un Anonyme

« Ma fille de 11 ans prend le bus 5230 à Gazeran pour se rendre au collège du Racinay à Rambouillet. Régulièrement (plusieurs fois par mois) le bus est complet, et des enfants sont laissés à l'arrêt. Il n'est pas autorisé de voyager debout pour des raisons de sécurité, donc le nombre de places est fixe, puisque l'on ne peut pas se 'tasser' dans le couloir. Des enfants de 10 ou 11 ans pour les plus jeunes sont donc laissés à l'arrêt de bus, et si les parents sont obligés de partir plus tôt qu'eux pour se rendre sur leur lieu de travail, ces enfants peuvent se retrouver à rentrer seuls chez eux sur des routes de campagnes non sécurisées... »

Obs 789 du registre numérique de M. DE GRAAF

« Je note, pour parler de la Gare, que la fréquence de passage est assez faible (passé 8h40 il n'y a plus de train avant 10h) et le soir il n'y a pas de régularité non plus. Par ailleurs il n'est pas rare d'avoir des trains courts aux horaires de pointe (matin comme soir) ce qui est très inconfortable au vu du nombre de passagers (voyager debout de Montparnasse à Gazeran debout dure 40 minutes). »

Obs 1244 du registre numérique d'une Anonyme

« Il y a un an, presque jour pour jour (le 1^{er} mars 2024), Valérie Péresse se déplaçait à Rambouillet pour se pencher sur le problème des transports dans le Sud Yvelines. Madame Péresse avait porté une attention particulière aux problèmes des transports d'élèves qui représentaient alors la cause d'un taux d'absentéisme qui leur était préjudiciable.

Des promesses pour les usagers, des menaces pour Transdev... Un an plus tard, la situation n'a pas vraiment évolué.

Cette année scolaire 2024-2025 est un vrai calvaire pour les élèves et leurs parents sur certaines lignes : Passera, passera-pas ? Montera, montera-pas ? Ira au collège/lycée, n'ira-pas au collège/lycée ?

- À la rentrée, des 6^e qui n'ont alors pour certains que 10 ans, ne peuvent pas monter dans le bus à l'arrêt du Racinay et ne peuvent pas rentrer chez eux (les plus grands ont l'habitude et ne se font pas avoir...).

- Et ceux déposés à l'arrêt de bus par leurs parents mais qui, lorsque le bus ne passe pas, ne peuvent pas rentrer chez eux car l'arrêt est trop loin de leur habitation (car oui il manque aussi d'arrêts de bus).

Nous pensions être à Gazeran les seuls dans cette situation mais après quelques recherches nous nous sommes rendus compte que les communes d'Émancé, de la Boissière école, de Mittainville... sont également touchées.

D'ailleurs les chiffres fournis par le collège du Racinay en témoignent : chaque mois depuis le début de l'année scolaire 2024-2025, c'est une centaine d'élèves (sur 654) qui est en retard ou absent pour raison de problèmes de transports !!!!! »

Réponse du maître d'ouvrage

Si les questions de desserte à Gazeran sont de portée locale et ne relèvent pas du Plan des mobilités, les difficultés rencontrées par les habitants en matière de desserte bus sont bien identifiées et traitées en ce moment par les services d'Ile-de-France Mobilités, en lien avec les collectivités locales et les opérateurs de transport. L'objectif est bien d'améliorer la desserte des établissements scolaires et l'accès au réseau ferré francilien pour les habitants de la commune et du secteur.

Commentaire de la commission d'enquête

La commission d'enquête prend acte de ce que les difficultés évoquées par des habitants de la commune de Gazeran sont bien connues et des solutions recherchées en particulier pour améliorer et fiabiliser le transport des élèves.

2.1.2.1. Questions complémentaires de la commission d'enquête :**Question N°1**

La question de la desserte nocturne, à tout le moins jusqu'à tard dans la soirée (minuit, 1 heure du matin) des réseaux de mass transit et de bus, est souvent évoquée soit par des particuliers, soit par des acteurs économiques (comme l'association ADOR). Ce peut être pour des raisons

professionnelles ou pour des raisons personnelles ; La demande augmente en fonction de l'éloignement de la capitale, et est donc forte en grande couronne.

Les dispositions prévues par le PDMIF en ce domaine ne sont pas des plus explicites : Mesure 1.3.2 : *En outre, le réseau de bus de nuit sera complété pour répondre aux besoins de mobilité nocturne des Franciliens, notamment de ceux travaillant en horaires décalés. Il s'agira en particulier de développer des liaisons en rocade afin d'assurer un Maillage étendu des petite et grande couronnes.*

Le maître d'ouvrage pourrait-il élaborer une réponse plus précise sur ce sujet ? Une augmentation sensible de l'offre nocturne (soirée au-delà de 22.30 ou 23.00) est-elle réaliste ?

Réponse du maître d'ouvrage

Le réseau de bus de nuit (Noctilien) est continuellement adapté en fonction des besoins de déplacements nocturnes identifiés sur le territoire (ajustements d'itinéraires, évolution des horaires, correspondances...), ou lors de la mise en service de nouvelles lignes de mass transit (comme récemment avec les renforts d'offre consécutifs aux prolongements des lignes 4 et 11). Ainsi, comme inscrit à la mesure 1.3.2 du Plan des mobilités, l'augmentation de l'offre nocturne est prévue et fait l'objet de travaux en cours.

A court terme, plusieurs créations de lignes sont prévues dans le cadre de la mise en concurrence des réseaux de petite couronne pour compléter le réseau. A plus long terme, Île-de-France Mobilités travaille d'ores-et-déjà à l'adaptation du réseau de bus de nuit dans le cadre de la mise en service du Grand Paris Express.

Commentaire de la commission d'enquête

La question de la desserte nocturne est également traitée sous le thème « Fréquence des transports » ci-avant. Le complément d'information apporté à la question n°1 n'appelle pas d'observations particulières de la part de la commission d'enquête.

2.1.3. Sécurité et confort des transports

Beaucoup de déposant font état des incivilités et réclament un renforcement de la sécurité par une présence accrue du personnel de contrôle.

Obs 67 du registre numérique de M. GAUTIER

« Sécurité néant et vidéo protection algorithmique inopérant, agent sur quai pour faciliter flux manque professionnalisme, agents guichets et machinistes ne prennent pas signalements, réclamations et déclarations obstacles (fichier sur ocarina à imprimer et donner à l'usager) et machiniste bus ne font pas respecter réglementation intérieure bus (priorités sièges invalides etc.) ni ne déclenche caméra en cas menaces contre passager à l'intérieur du bus... »

Obs 127 du registre numérique d'une Anonyme

« ...Des problèmes d'insécurité ou de fréquence de passage trop faible peuvent nous empêcher de prendre les transports le soir (1 RER par heure parfois seulement).

- Moderniser au plus vite les rames RER qui sont vétustes et sécuriser les lignes (beaucoup d'incivilités) ... »

Obs 454 du registre numérique de M. GOMEZ

« ... Les tensions dans la population ne font qu'augmenter que cela soit l'insécurité dans le métro ou dans les bus, où même les chauffeurs se font régulièrement insulter ou cracher dessus. Les droits de retrait sur les lignes sont régulièrement évoqués... »

Obs 458 du registre numérique d'un Anonyme

« Renforcer la sécurité, notamment pour les femmes, en engageant davantage de personnel

Réserver le wagon central des Métros et RER pour les femmes. Améliorer l'éclairage des stations, bus, tramways la nuit. Mettre davantage de caméras de surveillance. »

Obs 459 du registre numérique de Mme MAZIN

« ...un renforcement de la sécurité au niveau des métros, trains et gares serait bienvenu pour permettre aux femmes de se déplacer plus sereinement dans l'espace public et en transports en commun en soirée et la nuit : lumière, caméras et agents de sécurité, dépose à la demande pour les bus et ce notamment dans les villes de grande couronne. »

Obs 460 du registre numérique de M. DUCHOISELLE

« ...Avoir un contrôleur dans les trains aux parcours les plus longs plutôt que des brigades de contrôle massives en gare qui ne participent pas à la sécurisation du déplacement et à la lutte contre le vandalisme et le harcèlement... »

Obs N°567 du registre numérique M. JONISKI :

« Actuellement les contrôleurs font des opérations à bord des trains (longue distance et plutôt en heure creuse) et à la sortie des gares (plutôt en heure creuse aussi). Côté RATP, ça se limite aux couloirs, parfois aux entrées ou sorties de station. Pourquoi est-ce qu'il n'y a pas de contrôle le long des quais des gares ou des stations pour le métro ?

Combien de mégots de cigarettes, de fumeurs, ou déchets sur les voies, les quais ?

Dans les métros, jamais aucune équipe de contrôleur ne remonte une rame. Alors que c'est fréquent à Londres et dans d'autres villes.

Sur la communication à propos des infractions :

À Londres, c'est très clair : carré bleu, écriture blanche = "Absence de titre = amendes xx £ et prosécution"

Idem à chaque arrêt de bus "Nous prenons très au sérieux toute agression contre notre personnel."

Ça a le mérite d'être clair. Une interdiction, une sanction. Et d'ailleurs ça se voit au quotidien :

- ✓ Impossible de voir quelqu'un monter dans un bus sans avoir validé son titre ou alors c'est ... le conducteur qui vient voir le contrevenant
- ✓ -Les gens attendent en file indienne aux arrêts de bus fréquentés
- ✓ Dans les escalators, les gens se tiennent systématiquement sur le côté pour laisser le passage libre
- ✓ Les femmes ont moins peur des transports.

En Ile de France, il n'y a pas de mise en garde franche, comme on peut en trouver à Londres, contre les resquilleurs et les individus agressifs.

Et pas vraiment de sanction à la hauteur du phénomène.

Et pourtant les tarifs sont bien moins chers. Et il y a des tarifs sociaux (je ne sais pas s'il y en a à Londres).

Pour les infractions de comportement (trottinette, tabac, cigarette électronique, déchets, traversée des voies), les quelques affiches Transilien ou RATP montrent une image, énoncent une règle.

Puis, en-dessous, en tout petit, un montant d'amende avec un astérisque "montant en vigueur au xx 2021".

La règle n'est pas toujours claire : on n'a pas le droit de fumer sur les quais d'une gare (même à l'air libre).

Un autre exemple : on doit faciliter la descente et faciliter la montée (ligne 13, ligne 9) mais les gens qui ne sont pas habitués ne savent pas que les métros s'arrêtent assez longtemps. Ils

peuvent donc descendre pour faciliter la descente des autres, puis remonter en ayant largement le temps. Mais il faut l'expliquer : les trains restent (ou devraient toujours) suffisamment de temps à quai pour faciliter les montées et descentes.

Par ailleurs, souvent, on trouve des valideurs en panne (dernièrement dans le tram 2, tous les valideurs avec une lumière rouge, comme si le conducteur était bénévole. . .)

Idem dans aux entrées de métro. Il n'y a même pas de valideur de secours ou de possibilité de valider avec son smartphone en l'absence de matériel qui fonctionne (c'est possible de s'autovalider, ça existe dans certaines villes d'ailleurs sur l'application Taxi Pass). Même si on est en règle, on se retrouve en fraude ».

Obs N°622 du registre numérique ANONYME :

« Sensibiliser aux risques. Il y a beaucoup de mauvais comportements des divers usagers qui souvent passent d'un mode à l'autre. Il en résulte de nombreux incidents avec parfois des blessés et des morts. Il est nécessaire au-delà de la séparation des flux de former dès le plus jeune âge aux bonnes pratiques de la mobilité

Obs 635 du registre numérique d'un Anonyme

« ...Pour ne pas hésiter à emprunter les transports en commun, la sécurité y est primordiale. Or ce n'est pas le premier ressenti que l'on peut avoir entre les nombreux drogués, les trafics aux sorties de gares, pickpockets... renforcer la présence de personnel de sécurité à bord des bus pour réduire les conflits voyageurs et faire respecter les règles (nombre de poussettes dépliées, trottinettes dépliées, chien dans les sacs fermés, montée par l'avant...) »

Obs 798 du registre numérique de Mme MERCIER

« Le PLM ignore totalement les violences, verbales, physiques, psychologiques, vécues par les femmes, les personnes âgées, fragiles, différentes, lors de leurs déplacements. La sécurité n'est vu qu'en terme de circulation routière. Le PLM doit être complété par l'écriture de cet enjeu majeur, la violence quel qu'elle que soit et pour toutes et tous, décliné en actions spécifiques visant à l'amélioration de la sécurité des personnes lors de leurs déplacements. »

Obs N°832 du registre numérique ANONYME :

« Les alentours des gares (notamment parisiennes) sont souvent embolisés parce que des automobilistes (VTC, familles) stationnent en double file ou sur des arrêts de bus pour déposer/récupérer des passagers, et ce même lorsqu'il existe des déposes minutes ou des parkings.

Pour prendre l'exemple de la gare de Lyon que je connais le mieux, des voitures stationnent devant la gare bd Diderot (jusqu'à la coulée verte), et rue de Chalon dans le tunnel.

Impact :

- blocage du trafic puisqu'une file est inutilisable
- impossibilité pour les usagers PMR de monter dans les bus (puisque les bus ne parviennent plus au bord du trottoir)

Dans la mesure où il s'agit d'un comportement systémique, seule une vidéo-verbalisation de ces comportements inciviques peut fonctionner (ex : La zone commerciale Aéroville à côté de l'aéroport Charles de Gaulle le met en œuvre avec succès).

Cette action permettrait de fluidifier le trafic autour des grands axes sur lesquels les gares sont posées, ainsi que de contribuer à l'accessibilité des bus (donc de la ville en général) ».

Obs 1388 du registre numérique d'un Anonyme

« Les métros automatiques sont tous équipés de portes palières, mais pas les métros en conduite manuelle, ni les lignes de train et de RER. Il faudrait équiper toutes les lignes anciennes de la qualité d'accessibilité et d'accès au quai de la ligne 14 et des futures lignes 15, 16, 17 et 18. (Ascenseurs, portes palières et accès de plain-pied aux trains.). Le plan de mobilité IDF n'évoque rien sur le sujet. »

Réponse du maître d'ouvrage

La lutte contre la fraude est l'une des priorités d'Île-de-France Mobilités. En février 2025, Valérie Pécresse a présenté un plan de lutte visant à diviser par deux le taux de fraude et à recouvrer 300 millions d'euros. Ce plan comporte 4 axes : des actions de contrôle continu dans des secteurs où la fraude est importante (pendant plusieurs jours), des actions de sensibilisation (pour inciter à la validation et promouvoir la gamme de titres de transport), l'usage de la technologie (veille sur les fraudes massives sur internet), les moyens et incitations fixés aux opérateurs dans le cadre des contrats d'exploitation.

La lutte contre les incivilités et les violences sexistes et sexuelles dans les transports collectifs, tout comme la lutte contre la fraude, nécessitent le déploiement de moyens humains supplémentaires sur le réseau. C'est pour cela que le Plan des mobilités porte comme objectif le renforcement des équipes de sûreté sur les réseaux, avec 1 000 agents de sûreté supplémentaires à horizon 2027, la création d'une brigade des transports d'Île-de-France Mobilités et la poursuite du déploiement de la vidéo protection.

Commentaire de la commission d'enquête

La commission d'enquête prend acte de la réponse apportée par le maître d'ouvrage ; réponse qui porte en grande partie sur la lutte contre la fraude, ce qui n'était pas la préoccupation principale exprimée par les déposants.

Si la fraude est, effectivement, un problème qui se doit d'être endigué par Ile-de-France Mobilités, son impact financier obérant des mesures plus constructives pour les voyageurs, le public a surtout manifesté son absence de quiétude lors de sa pratique des transports due aux incivilités et risques de violence.

Comme le maître d'ouvrage l'indique, le Plan de mobilité contient avec l'action 1.7 plusieurs mesures ayant comme objectif une amélioration de la sécurité dans les transports en commun, en particulier par un renforcement et une meilleure coordination des équipes de sûreté et la généralisation de la vidéo protection dans les espaces de transport et dans les véhicules.

La commission d'enquête accueille favorablement l'ensemble des mesures inscrites dans le Plan de mobilité à ce titre.

En ce qui concerne la lutte contre les incivilités et les violences sexistes dans les transports collectifs, il s'agit d'accroître l'information sur l'existence du numéro d'alerte spécifique « 3117 » afin d'inciter les victimes à son utilisation.

➤ Confort des voyageurs

De nombreux témoignages déplorent l'absence de sanitaires dans les nouvelles rames et font état de problèmes de propreté et d'entretien du matériel roulant.

Obs 39 du registre numérique d'une Anonyme

« Vivant à l'ouest des Yvelines, je vois beaucoup de personnes ces derniers temps fumer en gare alors que c'est interdit et malheureusement des fraudes, des déchets, dégradation dans les transports, il faudrait qu'il y ait plus de vigilance à ces sujets et de faire davantage respecter les règles. »

Obs 52 du registre numérique d'un Anonyme

« Pour le nouveau matériel roulant bus et rames de métro la diminution du nombre de places assises n'est pas à mon sens une bonne idée, la population vieillit et il est important de pouvoir s'asseoir quand on est banlieusard avec de longs temps de trajet. Il serait plus efficace d'automatiser et d'augmenter le nombre de passages de rames de métro ou de bus... »

Obs 65 du registre numérique de M. FERNANDEZ

« ...Je reviens juste d'un séjour au Japon :

- Propreté sans failles (Pas un tag, pas un mégot, pas un papier par terre, ni poussière ni autre saleté) pour info j'ai exceptionnellement pris le RER pour rentrer chez moi. La différence m'a tout de suite rappelé pourquoi j'évite les transports en commun.

- Ponctualité : tous les trains et métros sont super ponctuels et ce malgré les conditions climatiques... »

Obs 73 du registre numérique d'un Anonyme

« Ligne 6 du métro : mettre des nouvelles rames mp14 car les mp89 ne sont pas climatisés vue changement climatique comme il y a beaucoup de stations aériennes dans trop chaud Ligne 10 de métro prolonger à maison Alfort école vétérinaire... »

Obs 139 du registre numérique d'un Anonyme

« ...La priorité numéro 1 c'est bien sûr des transports en commun plus à l'heure, plus fréquents, plus sûrs : quand on voit la saleté, le fait que les transports puissent être bondés en dehors des heures de pointe, sont souvent perturbés par des "incidents", que les incivilités les rendent peu agréables à utiliser, qu'ils sont de plus en plus fermés pour des travaux', il ne faut pas s'étonner que les franciliens continuent d'utiliser leur voiture »

Obs 340 du registre numérique de Mme JOUSSET

« ...Les trains mis en services depuis quelques années ne comportent plus de toilettes, ce qui me semble totalement inadmissible : il me semble que l'accès aux toilettes est indispensable, surtout sur des trajets longs et en cas d'arrêt du tain. L'accès aux handicapés est aujourd'hui obligatoire, mais pas 'accès aux toilettes ... »

Obs 460 du registre numérique de M. DUCHOISELLE

« ...Améliorer le confort dans les trains : - L'arrivée du nouveau matériel constitue un retour en arrière terrible. La disparition des toilettes dans les trains alors que des parcours atteignent (hors retards) 1h30 et que les gares sont mal ou pas du tout équipées de toilettes (souvent en pannes même quand elles existent). Voyager avec des jeunes enfants ou des personnes âgées ou même le risque de tomber malade devient une source de stress.

Il faut absolument que les gares soient équipées rapidement de toilettes (qui d'ailleurs existaient partout dans le passé) en nombre suffisant pour permettre qu'au moins un reste accessible en cas de dysfonctionnement

Le confort des banquettes sur les nouveaux Transilien (qui sont trop dures et feraient regretter celles des petits gris des années 80) et la réduction du nombre de places assises dans le métro sont un mauvais signal envoyé : Il faut rendre les transports en commun désirables... »

Obs 462 du registre numérique de M. DUFLOT

« Au départ de la gare de Lyon les rames de la ligne R pour Montargis et Montereau ne sont plus équipées de toilette depuis leur remplacement par des rames neuves. Le trajet peut durer plus d'une heure. A noter que les toilettes des gares, peu nombreuses, aux conditions d'accès "complexes" sont très fréquemment hors service. Je souhaite que les rames actuelles soit modifiées pour être équipées de toilette afin que le train soit accessible à tous : Enfants, personnes âgées, malades, handicapés. »

Obs 629 du registre numérique de Mme PILLOT

« Le matériel roulant de la ligne RER B est vétuste : sale, manque de confort, sièges usés, sièges cassés, luminosité désagréable, pas toujours climatisé, ... Merci de prévoir une rénovation de tout le matériel roulant pour plus de confort (sièges, luminosité, climatisation), un affichage lumineux et sonore, un cadre propre et accueillant. »

Obs 635 du registre numérique d'un Anonyme

« ...Confort : Enfin, pour employer les transports en commun avec plaisir, il faudrait lutter davantage contre les incivilités du quotidien en verbalisant systématiquement et donc renforcer les équipes de contrôle / sécurité. (Fraude, pieds sur sièges, téléphone en haut-parleur, trottinette non-pliée, cigarette / vapoteuse sur les quais...) »

2.1.3.1. Questions complémentaires de la commission d'enquête**Question N°1 :**

La mise en place de portes palières pour les anciennes lignes de métro paraît être un bon moyen pour améliorer sensiblement la sécurité et en même temps la régularité et la fréquence sur ces lignes. Est-ce qu'un programme d'investissement est prévu à ce titre ? Le PDMIF ne le mentionne pas.

Réponse du maître d'ouvrage

A date, il n'est pas prévu de programme d'investissement pour la mise en place de portes palières de manière généralisée.

Des études sont engagées pour l'automatisation de la ligne 13 à un horizon 2035 (mesure 1.1.3). Elles incluront la mise en place de portes palières comme cela a été le cas lors de l'automatisation des lignes 1 et 4.

Commentaire de la commission d'enquête

La commission d'enquête prend acte de la réponse apportée par le maître d'ouvrage. Elle s'interroge néanmoins sur la raison pour laquelle l'installation de portes palières est seulement prévue dans le cadre de l'automatisation d'une ligne. Elle considère que ce type de dispositif permettrait également sur des lignes non encore automatisées d'améliorer la sécurité dans les gares et de réguler la fréquence des lignes.

Question N° 2 :

L'absence d'un service de bus en grande couronne est constatée par de nombreux déposants. La mesure 1.5.3 prévoit la mise en œuvre des services de bus de soirée dans certaines gares structurantes. De quelles gares s'agit-il ?

Réponse du maître d'ouvrage

En avril 2025, 54 "bus de soirée" existent à l'échelle francilienne, avec une dynamique soutenue de développement (voir tableau ci-dessous). Dans le cadre des contrats de DSP en grande couronne, des bus de soirée sont mis en place afin d'étendre le service jusqu'à 00h voire jusqu'au dernier train en fonction du potentiel de fréquentation estimé. La liste des gares concernées et des zones couvertes par ce type de services varie en fonction des besoins des territoires et des renouvellements de DSP.

Aubergenville	Les Mureaux	Plaisir - Grignon
Bouray	Louvres	Poissy Est
Boussy Saint-Antoine	Mantes-la-Ville	Poissy Ouest
Brétigny	Marne-la-Vallée Chessy	Provins
Brunoy Sud	Meaux Nord	Quincy-sous-Sénart
Bussy-Saint-Georges	Meaux Sud	Rambouillet
Carrières-sous-Poissy	Menecy	Saint-Germain-en-Laye
Crosne	Mitry-Claye	Saint-Rémy-lès-Chevreuse
Domont	Mitry-le-Neuf	Survilliers - Fosses
Draveil	Montereau Nord	Tournan-en-Brie
Écouen - Ézanville	Montereau Sud	Val d'Europe
Etampes	Montgeron	Vernouillet-Verneuil
Fontainebleau Avon	Moret - Veneux les Sablons	Versailles Chantiers
Garges-lès-Gonesse	Nangis	Vigneux-sur-Seine
Gonesse	Nemours - Saint-Pierre	Villecresnes
Goussainville	Ozoir-la-Ferrière	Villeparisis
Gretz-Armainvilliers	Parc Haut Val d'Oise	Yerres Nord
Lagny-Thorigny	Persan Beaumont	Yerres Sud

Commentaire de la commission d'enquête

La commission d'enquête prend note de la réponse apportée par le maître d'ouvrage.

2.1.4. Moyens d'information des usagers

S'il est reconnu que l'information du public, notamment en matière de circulation, s'est améliorée, il est toutefois relevé, dans un grand nombre d'observations, l'imperfection ou l'absence d'affichage, de signalement de retards, voire d'annulation du passage d'un transport en commun.

L'absence de fiabilité des transports, signalée par ailleurs, est amplifiée par le défaut de communication des réseaux. Cette carence affecte le parcours des usagers dont la confiance dans les transports est altérée.

Obs. n° 20 du registre numérique : Anonyme.

« Je suis usagère de la ligne de train L Saint-Lazare-Bonnières pour me faire le trajet Maison (Bonnières) - travail (Levallois) du lundi au vendredi. Je vous passe les détails sur les nombreux retards et les suppressions de train auxquels les usagers sont confrontés, créant un stress terrible. « Ceux sur Twitter-X arrivent trop tard, l'application SNCF-Connect est imprécise ».

Cette personne fait des propositions concrètes : « Meilleur partage de l'information en cas de retard - meilleur partage d'information en cas de suppression de train ou de desserte pour les solutions de repli envisagées - plus de réactivité en cas d'incident - des bus qui s'adaptent aux avaries et changements de la SNCF ».

Ces manifestations sont récurrentes :

Obs. N° 146 du registre numérique : Anonyme.

« Les bus circulent à des horaires aléatoires : l'affichage en effet ne correspond pas toujours à l'horaire de passage réel, parfois on a même l'impression qu'il y a des bus fantômes sur l'affichage car on ne les voit jamais passer. Aussi les horaires de passages changent, parfois +2 min, parfois -5 min, etc. cette situation est également source de stress : passera, ne passera pas, déjà passé ?

Cette personne fait également la remarque que des évènements ponctuels nécessitent une information immédiate :

« Dans les cas de manifestations sportives ou autre, proposer des solutions claires et faciles de transports. Les organisateurs de ces manifestations devraient avoir les informations pour les déviations et les transports à fournir aux riverains, éventuellement un flyer ou un QR code à scanner pour avoir une carte ».

Obs. n°169 du registre numérique : Mme BENFADEL

« Communication insuffisante : Les usagers se retrouvent souvent sans information claire, avec des annonces tardives sur les suppressions ou retards de trains. Impact direct sur les usagers : Retards au travail, difficultés pour récupérer les enfants, stress accru... »

Obs. n°219 du registre numérique : M. DELIGNY de THOMERY.

« Il faudrait impérativement améliorer la ligne R, et surtout les moyens d'information. Quand tout va bien tout va bien, mais dès qu'il y a un imprévu c'est silence radio, aucune information en gare, aucune information dans les trains, les applications ne sont pas plus utiles, et c'est seulement sur X/Twitter (quand les CM ne sont pas débordés) que l'on peut avoir des informations. Mais tout le monde n'a pas X, ni envie de sortir son téléphone en permanence, donc il faudrait que les écrans à bord des trains puissent se mettre à jour (en cas de problème ils continuent d'afficher les horaires théoriques...) ou au moins demander aux conducteur/trices de communiquer ».

Obs. n°222 du registre numérique : M. DELIGNY.

« Depuis la reprise par Transdev, c'est encore pire qu'avant. Lignes 3433 et 3439 par exemple. Au menu : les bus qui ne passent pas du tout (sans prévenir et sans aucun moyen de remonter l'information : "ah bah je ne sais pas moi ».

Au quotidien, c'est usant pour tout le monde ».

Obs. n° 251 du registre numérique : Anonyme.

« Afin de favoriser l'interconnexion avec la gare RER, il s'agit de renforcer la ponctualité sur cette ligne ainsi que l'information des voyageurs ».

Obs. n° 353 du registre numérique : Anonyme.

« Affichage en gare de Neuilly Porte Maillot : « Depuis l'ouverture de la ligne de RER E, les écrans télé d'affichage ne sont plus adaptés aux besoins des passagers. La plupart des usagers font une connexion entre les lignes 1, E et C dans la gare. Ils ont donc besoin que tous les prochains départs de toutes les lignes soient affichés sur le même écran, sur tous les écrans de la gare. Il est inutile d'avoir seulement une seule ligne de transport sur un écran, avec ce seul écran à côté du quai de la ligne en question. Si on lit cet écran, c'est qu'on a déjà eu l'information de l'heure des prochains départs sur une application du téléphone pour savoir s'il fallait courir ou non pour avoir son train ou métro. Quitte à avoir des écrans plein la gare, autant qu'ils servent : pour savoir si j'ai le temps de traverser toute la gare ou non. Dans une gare SNCF de trains longues distances, les panneaux d'affichage annoncent bien plusieurs lignes de train, et les usagers en maîtrisent la lecture ».

Obs. n° 407 du registre numérique : Mme DELAETRE - Conseil municipal de la commune des Loges-en-Josas.

« L'information des voyageurs est en bonne voie d'amélioration. Il reste néanmoins à améliorer la cohérence de l'information entre l'application IDF Mobilités, les informations en gare et la réalité de la situation du trafic ».

Obs. n° 434 sur le registre numérique : Anonyme.

« - Permettre d'échanger avec les opérateurs de transport en direct sans passer par une plateforme externe (aujourd'hui X-Twitter).

- Uniformiser à terme : les bornes d'informations, les horaires aux stations, les horaires sur application, l'information voyageurs.
- Avoir une borne d'informations numériques (type E-paper avec capteur solaire) à chaque arrêt de bus/car avec une information en temps réel.
- Pouvoir suivre sur l'application le maître d'ouvrage la position des bus/car/tram/métro/RER.
- Informer les touristes des heures creuses et heures de pointes pour optimiser leurs voyages et ceux des usagers quotidiens ».

Obs. n° 471 sur le registre électronique : Mairie de Mennecy.:

« Améliorer la communication et les solutions de remplacement pendant les travaux ou ruptures de service impactant le RER D et les réseaux de bus et développer des équipements liés à l'information voyageurs dynamique en temps réel ».

Obs. n° 475 sur le registre électronique : Mme GASMI. « J'habite rue du Clos à Plaisir. La ligne 5327 (ex 7) est gérée par TRANSDEV. Le bus est toujours propre et les chauffeurs courtois et bons conducteurs. En revanche, la gestion de la ligne est catastrophique. Il n'y a pas assez de passages même en heure de pointe, pas de communication sur la suppression des bus et notre arrêt ne bénéficie pas d'abri. Donc il y a des matins où l'on peut attendre indéfiniment le bus sous la pluie sans que celui-ci ne passe et aucune information n'est indiquée sur l'application IDF Mobilité ou autre (City Mapper par ex). Nous n'avons pas d'alternative à part la voiture et ceux qui n'en ont pas c'est marche d'au moins 30mn... »

L'intéressée propose ;

- « - L'envoi d'une notification sur l'appli IDF pour tout changement d'horaires ou suppression du bus 5327 : cela permet de s'organiser à l'avance pour du covoiturage,
- Indiquer les heures de passage du bus 5327 sur les écrans dans la gare de Plaisir GRIGNON (toujours noté "indisponible").
- Indiquer les heures de passage du bus 5327 sur les écrans dans la gare de Plaisir GRIGNON (toujours noté "indisponible") ».

Obs. N° 557 sur le registre électronique : Mme LACRIS.

« Demeurant à Palaiseau je me suis déplacée ce matin à la mairie pour demander que des informations précises soient distribuées aux palaisiens sur tous les bus cars navettes mis en place sur notre commune et communes avoisinantes soient publiées.

Nous avons beaucoup de transport mais aucune information précise sur plans des lignes horaires etc. De plus la gare de Massy tgv draine énormément de transport mais aucune info globale sur l'ensemble, uniquement du cas par cas ».

Obs N° 763 sur le registre électronique : Mme PEDEFLOUS.

« Je réside en grande couronne (Bussy-Saint-Georges en Seine-et-Marne), et j'utilise fréquemment les transports en commun, en particulier les bus, pour mes déplacements. Je suis donc directement concernée par la fiabilité de l'information voyageur. L'incertitude sur les temps d'attente me force parfois à préférer la voiture aux transports en commun pour certains trajets afin d'éviter le stress d'être en retard (par exemple pour un rendez-vous médical).

Aujourd'hui, de nombreux arrêts de bus en grande couronne ne sont équipés que d'un panneau papier indiquant des horaires théoriques qui ne sont souvent pas respectés. Je formule donc les propositions suivantes :

- Généraliser l'équipement des arrêts de bus en panneaux d'information affichant les temps d'attente en temps réel.
- Garantir la fiabilité des applications d'information voyageurs, avec une coordination en temps réel. »

Obs. N° 774 sur le registre électronique : Anonyme.

Évoque les évènements particuliers qui affectent les transports :

« Améliorer la gestion des situations perturbées et des périodes de travaux dans le réseau de mass transit : Les lignes R et RER D ont connu de nombreux week-ends de travaux ces dernières années. Elle déplore l'absence d'information en amont des week-ends et la programmation des travaux lors d'un week-end d'élections ».

Obs. N° 658 sur le registre électronique : M. EZA.

Pose le problème de l'information sur la disponibilité et les tarifs de parkings proches d'un RER ;

« Rejoindre un RER est parfois pertinent mais sélectionner la gare, être assuré d'avoir une place de stationnement (qui plus est à un tarif correct) est un véritable frein à la mobilité !!! Et au désenclavement de la grande banlieue. Ces parkings, s'ils disposaient de la possibilité de réserver des places en avance et / ou feraient état du nombre de places libres visibles sur une application (tarif abordable avec une contremarque par exemple d'un ticket de transport) car les parkings existent mais trouver les bonnes informations sur le tarif, la disponibilité des places est quasiment impossible. »

Obs. N° 920 sur le registre électronique : Anonyme.

« Usager quotidien de la ligne RER E, je remarque une hausse des incidents empêchant un trajet rapide et agréable dans les gares de Saint-Lazare ... et les instructions données aux voyageurs sont peu claires et contradictoires. Dans les trains ne marquant pas l'arrêt au prochain arrêt, les informations ne sont parfois pas données par le conducteur de train ».

Obs. N° 1022 sur le registre électronique : M ALIBERT.

« Le nouvel accès au RER E construit au bout de l'avenue Gambetta à Courbevoie : Aucune information au public n'y figure en tout cas sur place à ce sujet, alors que ledit public a déjà dû supporter depuis près de cinq ans je crois les lourdes nuisances dues au creusement du prolongement de cette ligne. »

Obs. N° 1094 sur le registre électronique : M EDOUARD.

« Le plan des mobilités en IDF reste trop timide sur les informations aux usagers en cas de dégradation du service. A l'heure actuelle, les informations préalables à des chantiers programmés ne sont pas systématiquement affichées dans les rames du RER B. Et les informations a posteriori lors d'incidents ne sont pas non plus systématiquement mentionnées sur le blog du RER B ».

Obs. N° 1172 sur le registre électronique : Mme AUCHENE.

« Des informations plus fiables lorsqu'il y a des "incidents" engendrant des retards, des stationnements de rames dans une station,

Mettre à disposition des usagers en temps réels des informations sur les pics de fréquence de toutes les lignes d>IDF. »

Obs. N° 1177 sur le registre électronique : M. PIERCY.

« L'information voyageurs aux arrêts de bus est d'une grande pauvreté. Le temps d'attente estimé (quand l'affichage fonctionne). Les déviations de trajet par ligne et autres aléas (météo...) ne sont diffusés ni sur les arrêts, ni sur les réseaux sociaux ni même sur les applications. »

Obs. N° 1309 sur le registre électronique : M. JOFFRE.

« C'est une chose d'avoir des bus, métros, trams et trains, encore faut-il savoir quand ils passent et où ils vont. Usager régulier du RER B, je suis malheureusement forcé de constater les trop nombreux dysfonctionnements du système d'informations voyageurs sur cette ligne : de plus en

plus souvent, les écrans qui tombent en panne ne sont pas réparés, les haut-parleurs à bord des trains crépitent, grésillent ou ne fonctionnent pas du tout. Et dès qu'une perturbation survient sur la ligne, le système se met à raconter n'importe quoi : trains pas signalés, incohérence entre la desserte affichée à quai et à bord des trains, changements de desserte annoncés très tardivement voire pas du tout, ou bien annoncés mais pas respectés...

Enfin, je tiens à rappeler qu'une bonne information des voyageurs passe avant tout par des lignes de bus claires. La renumérotation globale du réseau de bus engagée par le maître d'ouvrage est une très bonne chose, mais restera insuffisante si on continue d'avoir des services qui n'ont rien à voir entre eux regroupés sous un même numéro. Souvent des lignes contiennent deux branches qui ne partagent qu'un terminus et un tronçon de voie sans arrêt (comme la ligne 91-08 et ses deux « branches » Les Ulis ↔ Vélizy et Polytechnique ↔ Vélizy), ou bien contiennent un service scolaire n'ayant pas grand-chose en commun avec le service régulier (comme la nouvelle ligne scolaire entre le rond-point Camille Claudel. »

Obs N° 1312 sur le registre électronique : Anonyme.

« Sur le RER - L'information est divisée sur le RER D : une partie sur le blog, une autre sur le calendrier des travaux mais uniquement à J+30 ce qui est clairement insuffisant lorsqu'on a besoin de voyager. Bref à quand un site/page qui regroupe toutes les informations ? ».

Obs. N° 1326 sur le registre électronique : Anonyme

« Les trajets en bus supprimés sans information préalable pour des élèves des écoles, travailleurs, travaux de nuit qui n'en finissent pas sur nos deux lignes SNCF...) »

Obs. N° 1341 sur le registre électronique : M. BRUYERE.

« Bornes d'information voyageurs (BIV) défaillantes, affichages erronés, panneaux tout simplement hors service et qui n'affichent plus rien, sont monnaie courante sur le réseau de bus RATP. A quand un système d'informations fiable ? »

Obs. N° 1378 sur le registre électronique : Mme BOISROIUX, Présidente de l'Association Versailles Environnement Initiative.

« Information voyageur bus : les panneaux numériques sont fort utiles, mais n'existent pas partout et sont parfois en panne ou perturbés. L'affichage papier dans les abribus reste utile mais a une hauteur correcte et avec des caractères de plus grosse taille ».

Obs. N° 1 sur le registre papier de Goussainville ; Mme FLAUX signale l'interruption d'une ligne sans aucune information préalable :

« Nous avons depuis des années un minibus (ligne 12) qui desservait les communes de Luzarches à Goussainville, Bellefontaine, Lassy, Plessis Luzarches, Chatenay en France, Puiseux en France.

Cette ligne s'est arrêté un lundi d'avril 2023. Tout le monde attendait aux arrêts de bus et, lors de mon appel téléphonique, nous avons appris que la ligne était supprimée. Cette dernière n'a été remise en service que 6 mois après l'intervention des maires concernés ».

Réponse du maître d'ouvrage

Les observations du public concernant l'information voyageurs confortent l'importance accordée par le maître d'ouvrage et par le Plan des mobilités à cette thématique. L'action 1.6 fixe la trajectoire d'amélioration de cette information de manière très concrète. Les mesures qui sont en cours de mise en œuvre permettront d'atteindre en 2030 :

- 100 % des gares, stations de métro et stations de tramway équipées d'information dynamique
- 100 % des points d'arrêt bus équipés d'information statique : plan de ligne, plan de réseau et horaires de passage théoriques

- 20 à 25 % des points d'arrêt bus équipés d'information dynamique (soit 6 à 7 000 arrêts sur les 28 000 existants en Île-de-France)
- 100 % des véhicules (tous modes de transports en commun confondus) équipés d'information statique
- 100 % des bus équipés d'information dynamique
- 100 % des trains, métros et tramways équipés d'information dynamique

Ces mesures sont bien en phase avec les difficultés rencontrées par les voyageurs et retranscrites dans les observations.

Commentaire de la commission d'enquête

La commission d'enquête a, effectivement, pris connaissance des projets d'amélioration prévus par le maître d'ouvrage en matière d'information des voyageurs ; ce problème est le cumul complexe d'événements fortuits et d'usagers aux trajets différents n'ayant pas les mêmes attentes et les mêmes moyens d'accès à cette information.

Il est vrai que l'information dynamique permet en temps réel l'évolution des événements : retards, annulations, accidents, en ce qui concerne les transports. Néanmoins il conviendrait que cette information revête plusieurs supports : affichage, communication audio, connexions réseau individuelles, pour que chacun, selon les circonstances, bénéficie de la même information, sans risque d'une défaillance informatique telle qu'un téléphone absent ou déchargé qui conduit à un isolement total de l'individu.

Des modes interactifs personnalisés plus performants permettraient la meilleure mise en œuvre d'un trajet pour les utilisateurs.

Il est indispensable que les informations (plans de transports, mesures de sécurité, travaux), puissent également être accessibles par des dispositifs permanents, sans nécessité d'une connexion numérique.

Ces deux modes d'information : dynamique et statique, doivent être complémentaires, voire redondants, afin qu'aucun usager ne soit exclu de l'information qu'il est en droit d'attendre.

2.1.5. Accessibilité pour tous les usagers

L'accessibilité des usagers dans son acception la plus large inclut des approches pouvant être traitées dans tous les autres thèmes de ce présent document.

L'accessibilité à laquelle l'on pense généralement le plus souvent est celle des personnes à mobilité réduite, handicapées, âgées, malades, chargées de famille, même s'il n'est pas rare qu'elles soient accompagnées et aidées dans leurs déplacements, ce qui contribue à surmonter un certain nombre de difficultés. C'est évidemment cette accessibilité évoquée, de manière sympathique, via l'observation

Obs N° 685 du registre numérique les élèves de Seconde 2 du Lycée La Source de Meudon : « Nous élèves de 2nde2 souhaitons faire les propositions suivantes : en premier lieu, nous voudrions davantage de rampes d'accès / d'ascenseurs qui fonctionnent dans les stations de métro pour permettre l'accès des personnes à mobilité réduite et des poussettes ».

La liste des personnes concernées ne saurait toutefois être réduite puisqu'il suffit d'être chargé de bagages pour constater, à bien des reprises, dans les gares, sur les quais, et dans les différents moyens de transports collectifs, que tout un chacun peut être confronté à un problème d'accessibilité aux transports selon les circonstances de la vie, comme le disent

beaucoup d'intervenants. On peut d'ailleurs relever que l'accessibilité tient parfois à peu de choses :

Obs N° 725, Mme Daniel : « Étant handicapée, je suis surprise et choquée que les chauffeurs de bus ne prennent pas la peine de ralentir aux arrêts de bus si on oublie de lever la main. De fait, j'ai dû demander à d'autres personnes de tendre la main pour moi mais ce n'est pas toujours possible lorsque je suis seule. Peu de respect des personnes âgées et accélération brutale, les chauffeurs transportent des êtres humains, parfois ils l'oublient ».

De nombreux témoignages généraux ont été déposés :

Obs n° 30 du registre numérique Mme ROGER : « Quid des escalators partout à chaque station de métro ? Quid des ascenseurs dans certaines stations de métro qui aideraient les personnes comme moi en situation de handicap et ne pouvant pas monter les escaliers (ou les descendre) ? L'année 2024 était l'année de la cause nationale du "handicap" : je n'ai rien vu de réel ». Idem : **Obs N° 43 M. VINCENT**.

Obs N°59 Mme SEBBAH :

« L'entretien de ces machines (tourniquets, etc.) doit coûter un argent dingue chaque année ! Supprimons les tourniquets et autres machines de ce genre du métro et des RER ! ».

Obs N° 168 Anonyme : « La mise en accessibilité de l'ensemble du réseau devrait être un de vos points de préoccupation majeur, notamment pour réduire la place de la voiture de façon pertinente et non excluante. J'ai vu des athlètes des jeux paralympiques devoir descendre les escaliers de porte de la Chapelle en se tirant dans les escaliers à la force de leurs bras ».

Obs N° 170 M. JANNET : « Ce plan très technocratique ne prend pas en compte la situation des personnes âgées (ou avec des enfants en bas âge) qui, sans être en situation de handicap, ne se déplacent pas en vélo, ont une mobilité à pied réduite, et pour qui le recours en banlieue aux transports collectifs est mal aisé : fréquence faible, plus de bus après 21h, etc... la pénalisation des déplacements en voiture est vécue comme une vraie punition (stationnement onéreux, réduction de la capacité des voies de circulation, allongement des temps de parcours, etc..) Il s'agit pour eux d'une écologie punitive. On facilite les petites voitures à faible émission mais sans jamais prendre en compte les personnes fragiles ! ».

Obs N° 215 M. MIKOL « Autobus et surtout le métro sont des moyens de transports parfaits lorsque l'on est valide. Mais essayez de rejoindre la Maternité de Necker Enfants Malades, enceinte ou avec une poussette, en prenant le métro. Aucun ascenseur. Aucun escalator. Une série d'escaliers. Vous êtes seule avec votre gros ventre qui vous fait souffrir ou avec le bébé dans sa poussette et vous restez sur le quai. Et pourtant, c'est un hôpital spécialisé pour les soins aux enfants ! Valide, il y a beaucoup trop de déplacements que vous ne pouvez faire qu'en voiture, notamment lorsque vous êtes chargé et déplacez du matériel pour faire une conférence : PC, rétroprojecteur... Enfin, faire 600 mètres à pied pour aller au métro ou à la station du RER est sans problème à 20 ans. A partir d'un certain âge, même sans être officiellement handicapé, la marche se fait plus difficile. Et la voiture est la solution pour continuer à avoir une vie sociale ».

Obs N° 861 du registre numérique Mme BAUDOT : « Cependant, je n'ai pas trouvé de chapitre concernant les mobilités spécifiques pour les personnes en situation de handicap, quels sont les projets d'adaptation pour ces publics ? Au niveau de l'accessibilité et mobilité ? ».

Obs N° 3 du registre déposé en mairie de Montreuil Mme LEGRAND : « Rendre accessible l'accès au Tram par des espaces végétalisés et perméables non bitumés permettant aux personnes en situation de handicap/marche à pied/poussettes etc...d'accéder sans chute (due à l'absence d'entretien) et sans difficulté ».

Obs N° 856 du registre numérique FNAUT :

« Mettre en œuvre une politique pragmatique, visant à répondre aux attentes réelles des usagers. Ainsi, la priorité doit être donnée à l'accessibilité, des bus de préférence au réseau de métro historique, notamment de la ligne 6.

Renoncer à une politique d'affichage, au moins à Paris, consistant à considérer que les lignes de bus sont accessibles dès lors que 70% des arrêts le sont, bien que des points d'arrêt majeurs de ces lignes, Gare Montparnasse sur la ligne 92 par exemple, ne le soient pas toujours.

Le rythme d'équipement en escalators des stations de métro doit être significativement renforcé. Passer de 2 à 4 par an comme cela est envisagé ne nous paraît pas acceptable car complètement insuffisant.

Il faut bien identifier les besoins. Ceux des personnes à mobilité réduite au sens large, environ 4 000 000 de personnes en France à cause d'une déficience motrice. Plus les autres causes de mobilité réduite temporaire comme le port de charges lourdes, l'utilisation de poussettes d'enfant, soit beaucoup d'usagers, notamment avec l'augmentation de l'âge moyen des Franciliens, y compris en activité. Et ceux des personnes en fauteuil roulant heureusement moins nombreux : environ 1 000 000 de personnes en France entière sont utilisatrices non temporaires de fauteuil roulant fin 2019. Tous les équipements qui permettent rapidement d'améliorer le quotidien des personnes à mobilité réduite doivent être réalisés ».

De manière plus précise, des suggestions d'améliorations locales sont proposées.

Obs N°4 du registre numérique Anonyme : « Améliorer l'accessibilité à toutes les gares de la Ligne H en commençant par Taverny et Vaucelles ».

Obs N° 2 du registre papier déposé au Raincy M. PIQUART : « Mise en accessibilité des stations métro P. Picasso L5 et Fort d'Aubervilliers L7 : elles ont besoin de rampes d'accès PMR en complément des ascenseurs existants ».

Obs N° 79 Mme JUDITH : « Gare de Corneilles-en-Parisis non accessible pour poussette. Espace de détente avec points de charge et tables jamais ouverts ».

Obs N° 164 Anonyme : « Améliorer les correspondances trop longues. Avec des tapis roulants. Exemple, Franklin. Étoile. Gare de Lyon. Ou celles s'effectuant par la voie publique. On attend un tunnel entre M 14 et Pont Cardinet ».

Obs N° 250 Anonyme : « Défaut d'escaliers mécaniques à la Gare de l'Est à Paris ».

Obs N° 275 Mme GODARD : « La gare de Gonesse Arnouville Villiers-le-Bel n'a pas été rénovée depuis 20 ans. Les ascenseurs dysfonctionnent depuis 25 ans ».

Obs N° 280 Anonyme, « Créer des entrées sorties supplémentaires à la gare RER B de Bourg-La-Reine. Idem à la gare Parc de Sceaux ».

Obs N° 349 M. VERBIZH : « Création d'un tapis roulant souterrain jusqu'à Sully-Morland (M7) depuis la station à réhabiliter Arsenal sur la L 14. Idem entre les stations Le Pelletier (M7) et Notre Dame de Lorette. Idem entre Ségur et Sèvres-Lecourbe. Idem entre gare d'Austerlitz et gare de Lyon sous la Seine ».

Obs N° 471 Mairie de Mennecy : « Intégrer la gare de Mennecy 91 du RER D dans le SDA ».

Obs N° 544 Anonyme : « Je propose des règles de stationnement de trains courts en gare d'Épinay et la réhabilitation d'une ancienne passerelle en gare de Massy, permettant une meilleure accessibilité entre RER B, RER C, T2 et gare TGV ».

Obs N° 612 Ville d'Ivry-sur-Seine : « Recherche solution de financement pour la future passerelle au-dessus des voies ferrées entre les rues Gunsburg et Fouilloux ».

Obs N° 615 Anonyme : « A Meulan-en-Yvelines, sur les lignes J et L du Transilien, la correspondance à Conflans Fin d'Oise est souvent longue et le déplacement du quai haut au quai bas est surchargé en heure de pointe le matin ».

Obs N° 620 M. FRANCK : « Manquent des abris de bus à la gare Villiers-Neauphle-Pontchartrain, ainsi que le long de la ligne bus 7818 et au Lycée Viollet-le-Duc ».

Obs N° 1022 M. ALIBERT : « Le nouvel accès au RER E à Courbevoie, au bout de l'avenue Gambetta, devrait aussi donner accès au RER A et à la ligne de métro M1. L'information passive est insuffisante ».

Obs N° 1311 Mme SVELIEFF : « La gare SNCF de Corneilles-en-Parisis 95 est inaccessible aux PME ».

Obs N° 1331 M. BOURGEOIS : « La gare de Massy, névralgique, dispose d'accès insuffisants : il faudrait une passerelle côté Nord, ce qui rendrait l'accès plus facile pour les usagers venant du centre-ville de Massy ».

Obs N° 1385. M. MAUGER : « Mise en accessibilité et en sécurité de la gare Chemin d'Antony du RER C, où il est recommandé d'utiliser le passage souterrain, qui est en fait impraticable aux PMR, poussettes et cycles ».

Des témoignages précis sont donnés par des personnes à mobilité réduite ou surmontant un handicap et sont repris dans des analyses d'ensemble.

Obs N° 5 du registre déposé à Saint-Ouen Pôle écologiste IDF : « Le réseau doit accélérer son calendrier de mise en accessibilité pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR) et tous les chantiers de modernisation des gares doivent inclure des aménagements largement accessibles [...]. Le précédent des travaux de modernisation de la gare d'Austerlitz menés entre 2020 et 2025 pour 50 millions d'euros d'argent public et n'incluant pas de mise en accessibilité au prétexte que la ligne 5 n'est pas inscrite au Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA) ne peut plus se reproduire à l'avenir ». « Nous regrettons qu'en dépit de la grande cause régionale qui fut celle du handicap l'année dernière, des assises du « métro pour tous » organisées à l'Hôtel de Région, et de l'objectif ici affiché, le budget alloué en 2025 aux investissements de mise en accessibilité du réseau passent de 24M€ à seulement 15M€ pour 2025. Pourtant, des mots même de la Présidente, la mise en accessibilité du réseau historique de métro coûterait plusieurs milliards... Attention également aux interconnexions du Grand Paris Express (GPE) avec les lignes existantes : on nous promet des nouvelles lignes 100% accessibles, mais pourra-t-on y accéder depuis le réseau existant ? ».

Obs N° 445 du registre numérique M. LEMOINE : « Si j'ai bien compris, les plans locaux de mobilité vont adapter le Plan des Mobilités dont traite le registre numérique aux territoires. Si c'est bien le cas, pourrait-on rendre obligatoire dans ces PLM la production d'une carte des espaces de mobilité active à traiter. Un diagnostic général des endroits où les modes doux sont dangereux : trottoirs de mauvaise qualité ou pas assez larges pour les PMR, interruption des pistes cyclables, traversées piétons à refaire, manque de passage piéton, visibilité très réduite pour les cyclistes, chaussée en qualité dégradée, quai bus non adapté, etc... Par ce biais, les citoyens pourraient également se mobiliser pour aider les pouvoirs publics en concertation à trouver ces endroits qui posent "problèmes". L'objectif d'un tel diagnostic est de prioriser l'action sur les endroits dangereux ou difficiles pour les administrés les plus vulnérables : PMR, enfants, piétons, cyclistes. ».

Obs N° 1005 Anonyme : « Je peux témoigner en tant qu'handicapée. Tram : rien à dire, mais ils démarrent parfois trop vite, je suis déjà tombée ; ils sont pratiques grâce au même niveau entre le quai et la rame. Bus : théoriquement accessibles à 100 %, mais en pratique l'arrêt ne se fait pas toujours au ras du trottoir, je dois être aidée, la validation du titre de transport est

compliquée quand il n'y a pas d'autre borne de badgeage que celle à proximité du conducteur. PAM : une catastrophe depuis la régionalisation ; les taxis ne sont pas adaptés pour les PAM, sièges trop bas, espaces trop petits ».

Obs N° 1175 M. PANSU, Association versaillaise Vélo VGP : « Les ascenseurs en panne rendent aléatoire la mobilité des PMR notamment dans les gares ».

Obs N° 1177 M. PIERCY « Sans assurer une accessibilité universelle, le développement des escaliers mécaniques pourrait soulager une frange significative des PMR ».

Obs N° 1334 du registre numérique Gauche communiste, écologiste et citoyenne :

« Concernant l'accessibilité physique, la mise en accessibilité de l'espace public et des arrêts de bus doit être poursuivie. Le taux de subvention du maître d'ouvrage en faveur des maîtres d'ouvrage ne peut pas être revu à la baisse.

Concernant la mise en accessibilité du réseau ferré, le projet de « métro pour tous » annoncé par Valérie Pécresse - et repris en mondovision lors de la cérémonie de clôture des Jeux Paralympiques - ne figure pas dans le PMIDF. Or, il s'agit d'un engagement fort au bénéfice des personnes à mobilité réduite et de tous les publics. La mise en accessibilité du métro, proposée par notre groupe par voie d'amendement lors de l'examen du projet de PDMIF, plusieurs mois avant l'engagement de Valérie Pécresse, doit figurer au PDMIF. Par ailleurs, l'actualisation du schéma directeur d'accessibilité doit être prévue et annexée au PDMIF pour tenir compte de l'état d'avancement de la mise en accessibilité du réseau ferré.

Les dysfonctionnements du service de transport spécialisé PAM à la suite de sa régionalisation sont passés sous silence. Or, le recours à plusieurs prestataires pour assurer le service et le transfert des services départementaux vers le maître d'ouvrage ont sensiblement dégradé sa disponibilité. Il convient d'affirmer un droit à la mobilité pour les usagers du PAM, y compris par l'extension du service PAM la nuit ».

➤ **Autres aspects de l'accessibilité.**

Plusieurs contributions appellent l'attention sur des volets divers de l'accessibilité piétonne :

Bancs sur les quais :

Obs N° 37, Anonyme : « Réinstallation de bancs qui ont été retirés sur les quais du RER C à Neuilly Porte Maillot et Pereire-Levallois ».

Abris de bus, notamment dans la grande couronne.

Portes palières (qui régulent l'accès aux rames et offrent une plus grande sécurité sur les quais) :

Obs N° 1388 Anonyme : propose d'équiper toutes les lignes de métro anciennes et les futures lignes GPE de portes palières.

➤ **Régulation de l'accès des vélos et trottinettes dans les transports en commun, en particulier les trains et les métros :**

Obs N° 18 du registre numérique, Anonyme : appelle l'attention sur la place que prennent ces « engins » qui empêchent les autres voyageurs debout de s'assurer de leur sécurité et entravent la bonne circulation dans les wagons. IDEM : N° **624 Mme JEST**, N° **634 Anonyme**.

Obs N° 38, Anonyme : « Pas assez de contrôle quant à la montée de passagers avec vélos ou trottinettes aux gares d'Ermont-Eaubonne et Gros-Noyé- Saint-Prix sur RER C ».

Obs N° 865 du registre numérique M. BESNARD : propose une signalétique sur les quais de gare permettant de localiser des emplacements où les détenteurs de deux roues attendraient spécifiquement la montée dans les emplacements de deux-roues dédiés dans les rames.

Obs N° 194 M. HACHETTE : « *Pas assez d'espace d'accrochage des vélos dans les Transiliens. Absent sur le RER C* ». Idem : **Obs N° 240 Mme CHAULIAC, N° 242 Mme LESAFFRE**.

Des contributions proposent des dispositifs de rangement des vélos en épi dans les rames de Transilien.

Toilettes.

Leur nécessaire disponibilité, en gare et dans le Transilien où les trajets peuvent être longs, est rappelée par plusieurs contributions.

Vélos en free-floating abandonnés sur la voie publique

Obs N° 1113 M. EDOUARD « *Les vélos des free-floating abandonnés dans l'espace public sont des obstacles pour les PMR et sont dangereux pour les personnes avec handicap visuel* ».

Câbles électriques de recharge.

Obs N° 473 Anonyme : « *Les branchements sauvages de recharge électrique en travers des trottoirs sont une atteinte à la sécurité des piétons et à l'accessibilité des PMR* ».

Réponse du maitre d'ouvrage

Rendre accessible pour tous l'ensemble de la chaîne de déplacements est une obligation fixée par la Loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées. Les observations listées ci-dessus apportent des témoignages concrets des difficultés encore rencontrées en Île-de-France. Le Plan des mobilités recense l'ensemble des mesures déjà en cours ou à venir pour améliorer l'accessibilité du réseau de transports collectifs francilien et de l'espace public dans l'axe 3 Établir une nouvelle feuille de route pour l'accessibilité de la chaîne de déplacements et dans l'annexe accessibilité.

Ces mesures s'adressent aux personnes en situation de handicap mais également plus généralement aux personnes qui connaissent des situations de mobilité réduites (personnes âgées, femmes enceintes, personnes accompagnées d'enfants en bas âge, personnes ayant des difficultés temporaires de mobilité).

Pour les transports collectifs, elles portent sur l'ensemble des champs d'actions : accessibilité des matériels roulants, accessibilité des gares, accessibilité de l'information voyageurs. L'effort financier correspondant est extrêmement important, nécessitant une priorisation qui a été réalisée dans le cadre du Schéma directeur d'accessibilité puis du schéma directeur d'accessibilité – agenda d'accessibilité programmée (SD'AP) établis par le maitre d'ouvrage en concertation avec les associations de personnes en situation de handicap et l'ensemble des partenaires concernés.

Pour la voirie, la mise en accessibilité relève des collectivités gestionnaires de voirie. Les communes de plus de 1000 habitants ou les EPCI ayant pris la compétence ont l'obligation d'établir des plans de mise en accessibilité de la voirie et de l'espace public, comportant une programmation pluriannuelle de travaux à cet effet. Le Plan des mobilités les incite également à le faire dans le cadre des plans locaux de mobilité.

Commentaire de la commission d'enquête

Le maître d'ouvrage rappelle l'obligation légale (Loi du 11 février 2005) de rendre accessible pour tous, l'ensemble de la chaîne de déplacements et relève que les témoignages apportés par les intervenants à l'enquête publique confirment les difficultés encore rencontrées en ce domaine. Il rappelle que l'ensemble des mesures en cours ou à venir sont inscrites à l'Axe 3 du PDMIF et cite plus particulièrement le Schéma directeur d'accessibilité, devenu Schéma directeur d'accessibilité – agenda d'accessibilité (SD'AP) établis par le maître d'ouvrage en concertation avec les associations et partenaires concernés.

La commission d'enquête prend acte de cette réponse de principe qui ne pouvait évidemment pas aborder les nombreux cas particuliers signalés par le public, lesquels pourraient être utilement examinés dans le cadre des plans locaux de mobilité quand ils existent, comme le suggère le maître d'ouvrage. La commission d'enquête relève néanmoins que la réponse ne mentionne pas d'évaluation et a fortiori de planification financières des mesures prévues pour l'accessibilité. (CF Thème N°5)

2.1.5.1. Questions complémentaires de la commission d'enquête

Question N°1.

Pourquoi le schéma de la page 6 de l'annexe Accessibilité du PDMIF, intitulé « Les principaux jalons de la mise en accessibilité en Île-de-France » s'arrête-t-il en 2024 et n'est-il pas projeté vers le futur ? Les carrés qui y figurent et qui commencent par « Échéance » (échéance pour l'accessibilité des points d'arrêt de bus en 2021, échéance pour l'accessibilité des gares en 2024) doivent-ils être compris comme des points d'arrivée ?

Réponse du maître d'ouvrage

Le schéma présente les jalons fixés par les lois successives portant sur la mise en accessibilité des réseaux de transports collectifs ou de la voirie. Il n'y pas de nouveau jalons au-delà de ceux indiqués. Pour autant, il importe de continuer la mise en accessibilité qui n'a pas encore été atteinte quand bien même la loi ne fixe pas de nouvelles échéances. Le titre du schéma sera clarifié dans la version finale du PDMIF.

Commentaire de la commission d'enquête

En réponse à la commission d'enquête qui s'interrogeait sur une possible actualisation du schéma de la page 6 de l'annexe Accessibilité du PDMIF, schéma s'arrêtant à 2024, le maître d'ouvrage précise qu'il n'y a pas de jalon à ajouter (dès lors notamment qu'il n'y a pas d'évolution législative) mais qu'il reste évidemment essentiel de poursuivre les mises en accessibilité qui n'ont pas encore été atteintes. Il se propose de compléter dans cet esprit le titre du schéma dans la version finale du PDMIF, ce qui serait de fait opportun, estime la commission d'enquête.

Question N°2.

Les lignes du GPE seront-elles effectivement toutes accessibles aux PMR, comme l'est la ligne 14 ? Y aura-t-il un plan prioritaire pour rendre accessibles aux PMR les lignes des autres réseaux de mass transit avec lesquelles elles seront connectées ?

Réponse du maître d'ouvrage

L'ensemble des lignes du GPE seront effectivement accessibles aux PMR. S'agissant de lignes en cours de construction, leur réalisation a intégré les exigences réglementaires en vigueur. Les gares des lignes de RER et train en correspondance avec les lignes du GPE sont toutes déjà accessibles ou en cours de mise en accessibilité dans le cadre du SD'AP.

En revanche, ce n'est pas le cas pour le métro historique, c'est l'un des enjeux du projet Métro pour tous qui doit faire l'objet d'études.

Commentaire de la commission d'enquête

Le maître d'ouvrage confirme que les lignes du Grand Paris Express seront toutes accessibles aux PMR et que celles des RER et Transiliens en correspondances le seront également à terme, après notamment réalisation des opérations prévues par le SD'AP. En revanche, les lignes du métro historique en connexion avec le GPE devront être progressivement aménagées dans le cadre du projet Métro pour tous.

La commission d'enquête prend acte de cette réponse.

Question N°3.

Le PDMIF indique que l'objectif du Schéma Directeur d'Accessibilité approuvé en 2009 et confirmé en 2015 est de rendre accessibles 268 gares SNCF et RATP. Est précisé que 202 gares sont accessibles au 1^{er} janvier 2023, 30 gares en voie d'achèvement, 20 dans une phase de travaux actifs, ce qui signifie que l'on s'achemine vers une pleine réalisation du SDA. Un nouveau SDA est-il envisagé ? Pourrait-il inclure la ligne 6 du métro ?

Réponse du maître d'ouvrage

Institué par la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, le schéma directeur d'accessibilité (SDA) établi par Île-de-France Mobilités a été approuvé en 2009. Cette loi a été modifiée par l'ordonnance du 26 septembre 2014 pour permettre aux autorités organisatrices de transport de poursuivre en toute légalité la mise en accessibilité de leurs réseaux, en élaborant un schéma directeur d'accessibilité – agenda d'accessibilité programmée (SD'AP). Le SD'AP a été approuvé par Île-de-France Mobilités le 8 juillet 2015, et approuvé par chaque préfet de département et par le préfet de région en mars 2016.

Le programme ferroviaire du SDA (accessibilité de 268 gares) devrait être achevé à l'horizon 2030. Le métro historique a bénéficié d'une dérogation, en contrepartie de laquelle l'ensemble du réseau bus parisien et de petite couronne a été mis en accessibilité, afin d'offrir une solution aux usagers en situation de handicap moteur. Le métro est néanmoins accessible aux usagers en situation de handicap sensoriel ou cognitif.

Commentaire de la commission d'enquête

Le maître d'ouvrage, après avoir rappelé le cadre législatif et réglementaire du SDA (schéma directeur d'accessibilité) devenu SD'AP en 2015, confirme que l'accessibilité de 268 gares devrait être achevée à l'horizon 2030. Il mentionne le cas particulier du métro historique, dont la ligne 6, qui ne pourra entrer que partiellement dans cet horizon (sauf pour les usagers en situation de handicap sensoriel ou cognitif), raison pour laquelle le réseau bus a été, lui, mis en accessibilité à Paris et en petite couronne.

Question n°4

Dans son mémoire en réponse à la MRAe, le maître d'ouvrage indique que des compléments pourront être ajoutés au PDMIF, à l'issue de l'enquête publique, s'agissant des avancées de la proposition de la présidente V. Pécresse relatives au « Métro pour tous ». Le maître d'ouvrage peut-il confirmer cette intention ? En particulier : le comité de suivi du programme a-t-il été installé ? Quelle est sa composition ? S'est-il donné des objectifs ? Pour établir un programme de travail et une méthode ?

Réponse du maître d'ouvrage

Le programme Métro pour tous est en cours de déclinaison entre plusieurs projets en cours. Le premier projet comporte des études d'approfondissement relatives à la mise en accessibilité de la ligne 6 du réseau métropolitain parisien. Les équipes d'Île-de-France Mobilités travaillent également à l'élaboration du cahier des charges d'une étude plus globale de scénarisation de la mise en accessibilité des lignes du métro historique. Enfin, le programme Métro pour tous se décline en objectifs fixés à la RATP, opérateur du métro historique, dans le cadre du contrat qui le lie avec Île-de-France Mobilités. L'objectif est d'installer le comité de suivi de ce programme en 2025, visant à rassembler les financeurs, l'autorité organisatrice et pilote du programme, Île-de-France Mobilités, et le maître d'ouvrage. La première réunion d'installation de ce comité permettra de fixer ses objectifs et sa méthode de travail.

Commentaire de la commission d'enquête

Le maître d'ouvrage confirme que plusieurs dispositions, dont certaines sont contractuelles avec la RATP, ont déjà été prises pour commencer à activer le programme Métro pour tous. Pour la commission d'enquête, il est souhaitable que ce programme ait une forte visibilité et, en conséquence, que son comité de suivi soit installé sans tarder.

2.2. THÈME N° 2 PARTAGE DE LA VOIRIE

Ce thème regroupe principalement les observations liées au vélo, et à la marche. Il arrive en 2^{ème} position du nombre d'observations formulées.

L'usage du vélo est plébiscité au travers un très large nombre d'observations concernant principalement le développement des aménagements cyclables (pistes et stationnements) en ville et en milieu péri-urbain/rural. Les conflits d'usages liés à l'essor récent du vélo sont également soulignés.

Concernant la marche, beaucoup regrettent qu'elle n'ait pas été traitée de façon aussi détaillée et opérationnelle que les autres modes, malgré son importance. L'insécurité des piétons et l'absence d'aménagements adaptés (piétonisation, végétalisation, trottoirs.), sont les principaux problèmes soulevés par les déposants.

2.2.1. Usage du Vélo

Le thème de l'usage du vélo concentre à lui seul un nombre très élevé d'observations très largement favorables. La très grande majorité concerne les pistes cyclables. La plupart des observations souhaitent l'extension de ces aménagements cyclables, et du réseau VIF notamment. De nombreux déposants font état du manque de stationnements vélos et de la nécessité de les développer massivement (cf thème 6). La prise en compte des spécificités des zones rurales et péri-urbaines est une demande souvent formulée par les déposants. Le cas particulier de la liaison Larchant-Nemours dans le 77, fait à lui seul l'objet d'environ 80 observations.

Les conflits d'usages et les problèmes de comportements d'usagers de certains aménagements cyclables sont souvent mentionnés par les déposants comme étant problématiques.

Un certain nombre de déposant sollicitent des aménagements pour pouvoir voyager dans les transports en communs avec leur vélo (cf. thème 1). Enfin, quelques observations concernent les systèmes de location de vélo, Vélib' et Veligo, dont l'extension des dispositifs est jugée souhaitable.

➤ Pistes cyclables

Le nombre d'observation liées aux aménagements de pistes cyclable est considérable (plus de 300). La plupart des déposant est favorable au développement de l'usage du vélo et demande l'accélération de l'extension du réseau, en particulier du VIF et le long des départementales. De nombreux déposants mentionnent précisément un tronçon de piste cyclable manquant qu'ils souhaitent voir réaliser. Le traitement des discontinuités cyclables est souligné comme prioritaire. Enfin, le sujet de l'accompagnement des collectivités en charge de la mise en œuvre opérationnelle des tronçons apparaît comme un élément clé selon les déposants.

Obs N°49 du registre numérique un anonyme

« ... L'absence d'aménagement qualitatif et sécuritaire est certainement le principal frein à l'utilisation de mobilités actives. Le projet de RER-Vélo [...] doit se concrétiser au plus vite... »

Obs N°115 du registre numérique M PICOT

« ... Accélération dans l'aménagement du réseau VIF pour sécuriser les déplacements domicile-travail en vélo... »

Obs N°246 du registre numérique une anonyme

« ... A propos de l'inaction du département des Yvelines concernant les aménagements cyclables, alors même que la région propose des subventions qui peuvent être importantes (Cf le réseau VIF), comment la région peut-elle agir pour que les aménagements dont la décision est laissée aux collectivités locales, municipalités ou départements, soient réalisés alors que les responsables de ces collectivités les refusent ? »

Obs N°387 du registre numérique une anonyme

« ... L'accélération du réseau cyclable VIF dans les départements de la petite et grande couronne est indispensables [...]. Ce réseau devra bien sûr permettre aux franciliens de déposer leurs vélos dans des parkings sécurisés. Nous sommes nombreuses et nombreux à souhaiter privilégier les mobilités douces, mais pas au prix de notre sécurité et de celle de nos deux-roues... »

Obs N°460 du registre numérique M DUCHOISELLE

« ... Faire de véritables pistes cyclables en site propres ou en voie verte, avec un revêtement de qualité (pas en gravillon ou en stabilisé) mais en véritable enrobé et surtout bien les entretenir ce qui n'est pas toujours le cas ! »

Obs N°578 du registre numérique une anonyme

« ... SECURISATION des déplacements en vélo : pour les vélos ET les piétons
Les déplacements en vélo devraient être correctement pris en compte : il est actuellement dangereux de se déplacer en vélo en Couronne compte tenu du nombre de voiture. [...] Les mentalités sont en train de changer pour adapter les mobilités mais les infrastructures restent encore faites pour le tout voiture... »

Obs N°758 du registre numérique M MICHAU The Shifters groupe local Marne la Vallée

« ... Le Plan des Mobilités met en avant le développement du vélo, mais il reste centré sur une approche technique, sans vision intégrée des bénéfices écologiques. Pourtant, les aménagements cyclables peuvent aussi jouer un rôle dans la lutte contre le réchauffement climatique et la préservation de la biodiversité.

Nous proposons donc d'associer systématiquement au développement des pistes cyclables la plantation de haies végétales diversifiées. Cette mesure offre plusieurs bénéfices :

- ✓ Protection contre le vent, les intempéries et la chaleur, améliorant le confort des cyclistes.
- ✓ Réduction du bruit et captation des particules polluantes.
- ✓ Stockage de carbone, contribuant à l'objectif de réduction des émissions de GES.
- ✓ Création de corridors écologiques, renforçant la biodiversité.

Un aménagement cyclable ne doit pas être un simple couloir, mais une infrastructure verte multifonctionnelle, au service d'une transition à la fois modale et écologique... »

Obs N°778 du registre numérique un anonyme

« ... Il y a un manque flagrant de pistes et aménagements cyclables dans certaines villes de banlieue car la volonté de la mairie de faire des voies séparées de la chaussée n'est pas réalisable sans reprendre le plan de circulation. En tant que cycliste, je souhaite à minima des tracés au sol, c'est toujours mieux que rien, ainsi que des panonceaux. La volonté de certains maires de privilégier le « tout voiture » dans notre région n'est pas raisonnable... »

Obs N°869 du registre numérique Mme LINTANE

« ... créer des pistes cyclables favorisant l'utilisation du vélo pour faire ses déplacements en ville, aménager des espaces pour garer son vélo au niveau des lieux, supprimer les obstacles rendant compliquer le passage d'un vélo... »

Obs N°987 du registre numérique une anonyme

« ... généraliser les panneaux permettant au feu rouge de tourner à droite, et d'aller tout droit dans la plupart des cas. Si cela est trop coûteux en termes d'achat et pose de ces panneaux, il pourrait être prévu que par défaut, le vélo peut tourner à droite ou aller tout droit (comme par défaut, il peut prendre toute rue limitée à 30 km en contresens), sauf indications contraires... »

Obs N°1049 du registre numérique M LEMAHIEU

« ... Il y a trop de tronçon de pistes cyclables qui ne sont pas reliés en eux. Les collectivités locales se gargarisent avec ces tronçons sans voir l'usage fait en réalité.

La priorité est de relier ses tronçons de pistes cyclables pour avoir un parcours continu en sécurité qui permettra de développer l'usage du vélo... »

Obs N°1064 du registre numérique un anonyme

« ... Il faut accélérer le développement des infrastructures cyclables et des transports en commun, car la voiture individuelle est une impasse mortifère pour laquelle nous continuons de sacrifier notre santé et l'espace public.

Par ailleurs pour garantir le succès de ce changement, les aménagements cyclables doivent être réalisés avec soin, trop de nouvelles pistes sont mal conçues, discontinues ou bosselées, l'attention portée à leur conception et fabrication devrait être la même que celle apportée aux voies réservées aux véhicules motorisés aujourd'hui... »

Obs N°1070 du registre numérique M KOWALSKI

« ... Faire une vraie piste cyclable sécurisée le long de la N7 et des grands axes avec passerelles pour traverser la seine ou voie ferrée et dans l'urgence gérer proprement les fins de pistes cyclables... »

Obs N°1090 du registre numérique M WEULERSSE

« ... Pas assez d'ambition pour le vélo : Le plan de mobilité vise 2,4% de part modale en 2030 alors qu'elle est déjà de 2,6 en 2021 !!! Le vélo se développe presque tout seul (il y a aussi les efforts de certaines collectivités). Avec des efforts de tous, son usage explosera... »

Obs N°1208 du registre numérique M SOULIER-THOMAZEAU

« ... Les pistes cyclables doivent continuer à être développées en particulier sur les routes départementales de 1e couronne qui sont des grandes transversales N/S E/O pour les déplacements de grande ampleur.

Il y a une forte envie citoyenne de transformation des mobilités, il faut s'appuyer dessus... »

Obs N°1212 du registre numérique un anonyme

« ... - la poursuite et l'accélération des aménagements cyclables est une action essentielle pour améliorer la santé et les déplacements. Les actions proposées sont adaptées mais un focus sur les déplacements interterritoriaux semble à pousser... »

Obs N°1216 du registre numérique un anonyme

« ... Le déplacement à vélo est une bonne solution pour de courtes distances dans la région mais il demande de renforcer la sécurité des cyclistes grâce à d'importants aménagements qui pourraient être inspirés par les pays nordiques... »

Obs N°1304 du registre numérique Mme CHABAL

« ... La Région ne sert que de portefeuille pour le plan vélo VIF, il faut maintenant passer à la vitesse supérieure : "mettre la pression" sur les élus qui trainent du pied pour avoir une infrastructure cyclable chez eux, en subventionnant moins d'autres choses... »

Obs N°1311 du registre numérique un anonyme

« ... Gros manque d'infrastructures cyclistes sécurisées de qualité pour se déplacer de Cormeilles vers Sartrouville, Herblay, Argenteuil (rd348). Gros manque de continuité... »

Obs N°1356 du registre numérique Association The Shifters – Groupe local Paris

« ... Le vélo est LE moyen décarboné de déplacement à moyenne distance. La Région doit contribuer à valoriser le vélo qui est une solution pragmatique et efficace, tout à la fois bonne pour la planète, bonne pour la santé et bonne pour les finances publiques. Ce mode de transport devrait bénéficier d'un "choc d'offre" qui facilitera le triplement de son usage, au détriment de la voiture : par exemple, l'organisation des rabattements autour des gares avec des voies cyclables accueillantes et des solutions de stationnements bien dimensionnés pourraient être des réalisations marquantes, Il y a une grande marge de progression, la "portée" de ce mode de transport étant de 10 voire 20 km... »

Obs N°1359 du registre numérique une anonyme

« ... D'autre part, développer les pistes cyclables, les assortir de lieux de garage, et mettre en place un permis de circuler à bicyclette... »

Obs N°1362 du registre numérique Mme HENRYON

« ... Favoriser le vélo et l'intermodalité. Favoriser les voies vertes pour créer des trames vertes et bleues contour agréable et écologique à nos déplacements. Penser nécessité de préservation de zones humides, d'îlot de fraîcheur... »

Obs N°1397 du registre numérique M LENGLET

« ... Pour ce qui est du vélo, il faut aboutir à un réseau structurant qui dépasse les centres-villes et relie les communes entre elles : faire du vélo sur les départementales, c'est actuellement du suicide... »

Question N°7 réunion publique posée à l'oral par M BOLLE, conseiller municipal d'Epône

« ... Le financement des infrastructures cyclables est prévu à hauteur de 300 M€ jusqu'en 2030, avec une prise en charge des aménagements par les gestionnaires de voirie, accompagnée d'une contribution d'le maitre d'ouvrage et de le maitre d'ouvrage. Ce montant semble faible sur cinq ans. Quel sera le taux de participation de le maitre d'ouvrage aux travaux nécessaires pour ces aménagements ? »

Obs N°4 du registre papier région Ile de France Avis communauté agglomération de Cergy Pontoise

« ... Dans le cadre de l'achèvement des 11 itinéraires cyclables du réseau VIF du Plan des Mobilités d'Ile-de-France, la CACP rappelle que la réalisation de l'itinéraire au nord de la forêt de Saint-Germain pose plusieurs sujets opérationnels. La CACP alerte sur l'effet de discontinuité pour l'extrémité de la ligne V4 ouest, si la liaison n'est pas assurée sur ce secteur... »

Réponse du maitre d'ouvrage

L'axe 4 du Plan des mobilités en Île-de-France s'inscrit parfaitement dans la volonté de promouvoir des infrastructures cyclables de qualité, sans discontinuité, afin de conforter l'usage actuel croissant du vélo comme mode de transport quotidien. La région Île-de-France accompagne le développement d'infrastructures cyclables continues dans tout le territoire francilien par le biais de deux politiques complémentaires.

Le réseau Vélo Île-de-France (VIF) constitue un projet de création de 750 kilomètres, à échéance de 2030 de pistes cyclables continues, confortables, sécurisées, disposant d'une signalétique spécifique. Financé et coordonné par le maitre d'ouvrage, le réseau est le fait des collectivités territoriales gestionnaires de réseau qui définissent de manière collégiale et participative les tracés et aménagements à mettre en œuvre. Le collectif vélo Île-de-France est

partenaire du projet et développe des approches constructives afin de travailler avec les élus locaux et de mobiliser le tissu local associatif dans une perspective de partage des savoirs.

Pour toutes les voiries qui ne se situent pas sur le réseau Vélo Île-de-France, le maître d'ouvrage accompagne les collectivités territoriales via le Plan Vélo Régional. Son objectif d'aider les gestionnaires de réseau à développer une vision planificatrice sur le devenir de leurs réseaux, en lien avec toutes les parties prenantes (collectivités territoriales voisines, associations locaux, usagers) pour développer ce dernier de manière cohérente. A ce titre, le Plan Vélo Régional, subventionne la création de schémas cyclables communaux ou intercommunaux, condition nécessaire au subventionnement des infrastructures.

Dans ce cadre, la politique régionale en matière de vélo s'appuie sur un volet de subvention complet, permettant d'accompagner tous les gestionnaires de réseau à travers l'Île-de-France pour développer des aménagements cyclables continus et de qualité, participant in fine à l'augmentation de la part modale du vélo. Ainsi, le traitement des discontinuités peut être accompagné financièrement par le maître d'ouvrage. Ce dernier volet de la politique "vélo" Régionale permet notamment de compléter le maillage cyclable et d'accompagner la résorption des coupures urbaines

Commentaire de la commission d'enquête

La commission d'enquête prend note des actions prévues pour développer le réseau cyclable en Ile de France (poursuite du déploiement du réseau VIF, Plan vélo régional, financement spécifique lié au traitement des discontinuités notamment).

Ces actions donnent un cadre approprié pour la mise en œuvre du réseau cyclable en Ile de France. Elles apparaissent de nature à poursuivre la dynamique déjà impulsée et augmenter significativement la part modale du vélo.

Toutefois, le triplement des déplacements en vélo d'ici 2030 passe par la mise en place d'un réseau d'infrastructures cyclables complet, qualitatif, continue et maillé sur l'ensemble des territoires à cette échéance. Or les nombreuses observations et les fortes attentes des usagers sur ce sujet démontrent que le réseau cyclable n'offre pas encore ces caractéristiques, en particulier sur les axes départementaux encore dangereux pour les vélos, et les secteurs ruraux encore très peu équipés en pistes cyclables. Par ailleurs, les difficultés de mise en œuvre de ces infrastructures semblent ralentir considérablement le déploiement du réseau de pistes cyclables.

La commission d'enquête est consciente que la mise en œuvre opérationnelle des projets de pistes cyclables incombe aux gestionnaires de voirie.

C'est pourquoi elle invite le maître d'ouvrage à renforcer son accompagnement technique des projets et son appui institutionnel aux gestionnaires de voirie pour accélérer le déploiement des infrastructures cyclables et garantir leur mise en œuvre à l'échéance 2030. Il lui paraîtrait également souhaitable de prioriser les axes départementaux et les zones rurales (en particulier les zones de rabattement vers les gares et bourgs) pour combler le retard existant sur ces secteurs clés et assurer la sécurité des cyclistes sur ces axes.

➤ Aménagements cyclables en zones rurales

A l'image de l'aménagement d'une piste cyclable en grande couronne entre Larchant et Nemours (77) demandée par 81 déposants, le problème du développement des infrastructures cyclables en zones rurales et péri-urbaines est mentionné à de multiples reprises. Les déposants déplorent l'insécurité routières pour les cyclistes dans ces secteurs et demandent l'accélération des aménagements cyclables, en particulier le long des départementales en direction des bourgs et des gares.

Obs N°49 du registre numérique un anonyme

« ... L'absence d'aménagement qualitatif et sécuritaire est certainement le principal frein à l'utilisation de mobilités actives. Le projet de RER-Vélo [...] doit se concrétiser au plus vite... »

Obs N°115 du registre numérique M PICOT

« ... Accélération dans l'aménagement du réseau VIF pour sécuriser les déplacements domicile-travail en vélo... »

Obs N°246 du registre numérique une anonyme

« ... A propos de l'inaction du département des Yvelines concernant les aménagements cyclables, alors même que la région propose des subventions qui peuvent être importantes (Cf le réseau VIF), comment la région peut-elle agir pour que les aménagements dont la décision est laissée aux collectivités locales, municipalités ou départements, soient réalisés alors que les responsables de ces collectivités les refusent ? »

Obs N°387 du registre numérique une anonyme

« ... L'accélération du réseau cyclable VIF dans les départements de la petite et grande couronne est indispensables [...]. Ce réseau devra bien sûr permettre aux franciliens de déposer leurs vélos dans des parkings sécurisés. Nous sommes nombreuses et nombreux à souhaiter privilégier les mobilités douces, mais pas au prix de notre sécurité et de celle de nos deux-roues... »

Obs N°460 du registre numérique M DUCHOISELLE

« ... Faire de véritables pistes cyclables en site propres ou en voie verte, avec un revêtement de qualité (pas en gravillon ou en stabilisé) mais en véritable enrobé et surtout bien les entretenir ce qui n'est pas toujours le cas ! »

Obs N°578 du registre numérique une anonyme

« ... SECURISATION des déplacements en vélo : pour les vélos ET les piétons

Les déplacements en vélo devraient être correctement pris en compte : il est actuellement dangereux de se déplacer en vélo en Couronne compte tenu du nombre de voiture. [...] Les mentalités sont en train de changer pour adapter les mobilités mais les infrastructures restent encore faites pour le « tout voiture »... »

Obs N°758 du registre numérique M MICHAU The Shifters groupe local Marne la Vallée

« ... Le Plan des Mobilités met en avant le développement du vélo, mais il reste centré sur une approche technique, sans vision intégrée des bénéfices écologiques. Pourtant, les aménagements cyclables peuvent aussi jouer un rôle dans la lutte contre le réchauffement climatique et la préservation de la biodiversité.

Nous proposons donc d'associer systématiquement au développement des pistes cyclables la plantation de haies végétales diversifiées. Cette mesure offre plusieurs bénéfices :

- ✓ Protection contre le vent, les intempéries et la chaleur, améliorant le confort des cyclistes.
- ✓ Réduction du bruit et captation des particules polluantes.
- ✓ Stockage de carbone, contribuant à l'objectif de réduction des émissions de GES.
- ✓ Création de corridors écologiques, renforçant la biodiversité.

Un aménagement cyclable ne doit pas être un simple couloir, mais une infrastructure verte multifonctionnelle, au service d'une transition à la fois modale et écologique... »

Obs N°778 du registre numérique un anonyme

« ... Il y a un manque flagrant de pistes et aménagements cyclables dans certaines villes de banlieue car la volonté de la mairie de faire des voies séparées de la chaussée n'est pas réalisable sans reprendre le plan de circulation. En tant que cycliste, je souhaite à minima des

tracés au sol, c'est toujours mieux que rien, ainsi que des panonceaux. La volonté de certains maires de privilégier le « tout voiture » dans notre région n'est pas raisonnable... »

Obs N°869 du registre numérique Mme LINTANE

« ... créer des pistes cyclables favorisant l'utilisation du vélo pour faire ses déplacements en ville, aménager des espaces pour garer son vélo au niveau des lieux, supprimer les obstacles rendant compliquer le passage d'un vélo... »

Obs N°987 du registre numérique une anonyme

« ... généraliser les panneaux permettant au feu rouge de tourner à droite, et d'aller tout droit dans la plupart des cas. Si cela est trop coûteux en termes d'achat et pose de ces panneaux, il pourrait être prévu que par défaut, le vélo peut tourner à droite ou aller tout droit (comme par défaut, il peut prendre toute rue limitée à 30 km en contresens), sauf indications contraires... »

Obs N°1049 du registre numérique M LEMAHIEU

« ... Il y a trop de tronçon de pistes cyclables qui ne sont pas reliés en eux. Les collectivités locales se gargarisent avec ces tronçons sans voir l'usage fait en réalité.

La priorité est de relier ses tronçons de pistes cyclables pour avoir un parcours continu en sécurité qui permettra de développer l'usage du vélo... »

Obs N°1064 du registre numérique un anonyme

« ... Il faut accélérer le développement des infrastructures cyclables et des transports en commun, car la voiture individuelle est une impasse mortifère pour laquelle nous continuons de sacrifier notre santé et l'espace public.

Par ailleurs pour garantir le succès de ce changement, les aménagements cyclables doivent être réalisés avec soin, trop de nouvelles pistes sont mal conçues, discontinues ou bosselées, l'attention portée à leur conception et fabrication devrait être la même que celle apportée aux voies réservées aux véhicules motorisés aujourd'hui... »

Obs N°1070 du registre numérique M KOWALSKI

« ... Faire une vraie piste cyclable sécurisée le long de la N7 et des grands axes avec passerelles pour traverser la seine ou voie ferrée et dans l'urgence gérer proprement les fins de pistes cyclables... »

Obs N°1090 du registre numérique M WEULERSSE

« ... Pas assez d'ambition pour le vélo : Le plan de mobilité vise 2,4% de part modale en 2030 alors qu'elle est déjà de 2,6 en 2021 !!! Le vélo se développe presque tout seul (il y a aussi les efforts de certaines collectivités). Avec des efforts de tous, son usage explosera... »

Obs N°1208 du registre numérique M SOULIER-THOMAZEAU

« ... Les pistes cyclables doivent continuer à être développées en particulier sur les routes départementales de 1e couronne qui sont des grandes transversales N/S E/O pour les déplacements de grande ampleur.

Il y a une forte envie citoyenne de transformation des mobilités, il faut s'appuyer dessus... »

Obs N°1212 du registre numérique un anonyme

« ... - la poursuite et l'accélération des aménagements cyclables est une action essentielle pour améliorer la santé et les déplacements. Les actions proposées sont adaptées mais un focus sur les déplacements interterritoriaux semble à pousser... »

Obs N°1216 du registre numérique un anonyme

« ... Le déplacement à vélo est une bonne solution pour de courtes distances dans la région mais il demande de renforcer la sécurité des cyclistes grâce à d'importants aménagements qui pourraient être inspirés par les pays nordiques... »

Obs N°1304 du registre numérique Mme CHABAL

« ... La Région ne sert que de portefeuille pour le plan vélo VIF, il faut maintenant passer à la vitesse supérieure : "mettre la pression" sur les élus qui trainent du pied pour avoir une infrastructure cyclable chez eux, en subventionnant moins d'autres choses... »

Obs N°1311 du registre numérique un anonyme

« ... Gros manque d'infrastructures cyclistes sécurisées de qualité pour se déplacer de Cormeilles vers Sartrouville, Herblay, Argenteuil (rd348). Gros manque de continuité... »

Obs N°1356 du registre numérique Association The Shifters – Groupe local Paris

« ... Le vélo est LE moyen décarboné de déplacement à moyenne distance. La Région doit contribuer à valoriser le vélo qui est une solution pragmatique et efficace, tout à la fois bonne pour la planète, bonne pour la santé et bonne pour les finances publiques. Ce mode de transport devrait bénéficier d'un "choc d'offre" qui facilitera le triplement de son usage, au détriment de la voiture : par exemple, l'organisation des rabattements autour des gares avec des voies cyclables accueillantes et des solutions de stationnements bien dimensionnés pourraient être des réalisations marquantes, Il y a une grande marge de progression, la "portée" de ce mode de transport étant de 10 voire 20 km... »

Obs N°1359 du registre numérique une anonyme

« ... D'autre part, développer les pistes cyclables, les assortir de lieux de garage, et mettre en place un permis de circuler à bicyclette... »

Obs N°1362 du registre numérique Mme HENRYON

« ... Favoriser le vélo et l'intermodalité. Favoriser les voies vertes pour créer des trames vertes et bleues contour agréable et écologique à nos déplacements. Penser nécessité de préservation de zones humides, d'îlot de fraîcheur... »

Obs N°1397 du registre numérique M LENGLET

« ... Pour ce qui est du vélo, il faut aboutir à un réseau structurant qui dépasse les centres-villes et relie les communes entre elles : faire du vélo sur les départementales, c'est actuellement du suicide... »

Question N°7 réunion publique posée à l'oral par M BOLLE, conseiller municipal d'Epône

« ... Le financement des infrastructures cyclables est prévu à hauteur de 300 M€ jusqu'en 2030, avec une prise en charge des aménagements par les gestionnaires de voirie, accompagnée d'une contribution d'le maître d'ouvrage et de le maître d'ouvrage. Ce montant semble faible sur cinq ans. Quel sera le taux de participation de le maître d'ouvrage aux travaux nécessaires pour ces aménagements ? »

Obs N°4 du registre papier région Ile de France Avis communauté agglomération de Cergy Pontoise

« ... Dans le cadre de l'achèvement des 11 itinéraires cyclables du réseau VIF du Plan des Mobilités d'Ile-de-France, la CACP rappelle que la réalisation de l'itinéraire au nord de la forêt de Saint-Germain pose plusieurs sujets opérationnels. La CACP alerte sur l'effet de discontinuité pour l'extrémité de la ligne V4 ouest, si la liaison n'est pas assurée sur ce secteur... »

Réponse du maître d'ouvrage

L'axe 4 du Plan des mobilités en Île-de-France ne fait pas l'économie de traiter des enjeux spécifiques aux espaces franciliens les moins densément urbanisés et promeut dans ces derniers le déploiement d'infrastructures continues, prérequis au développement du vélo comme mode de transport du quotidien. En effet, la mesure 4.1.2 tend à prioriser le rabattement vers certaines centralités, dont les pôles gare dans les zones les moins denses. La région Île-de-France accompagne le développement d'infrastructures cyclables continues dans tout le territoire francilien par le biais de deux politiques complémentaires. A ce titre, elle a investi plus de 100 millions d'euros entre 2020 et 2024 en grande couronne permettant la concrétisation de plus de 315 projets cyclables. Pour autant, le déploiement d'infrastructures cyclables reste de la responsabilité des gestionnaires de voirie.

Commentaire de la commission d'enquête

La commission d'enquête relève avec intérêt les actions de l'axe 4 et leur déploiement spécifique sur les secteurs moins densément urbanisés. En particulier les mesures liées aux rabattements vers les bourgs ou les gares.

Toutefois, la commission d'enquête ne peut que constater le nombre considérable d'observations regrettant le retard de développement des infrastructures cyclables dans ces secteurs et les problèmes d'insécurité qui en découlent pour les cyclistes. Le report modal vers le vélo dans ces territoires est actuellement largement plafonné par ce manque d'infrastructures cyclables.

La commission d'enquête estime important de prioriser ces secteurs et les axes à plus forts enjeux, notamment en termes de sécurité, pour combler le retard et y déployer les infrastructures cyclables nécessaires au report modal vers le vélo sur ces territoires.

➤ Stationnements vélos

De nombreux déposants font état du manque de stationnements vélos et de la nécessité de les développer massivement, en particulier à proximité des gares/stations/pôles d'échanges. (Cf. thème 6)

Obs N°104 du registre numérique M DE SIMON

« ... De plus, pour que les enfants puissent se rendre en vélo à l'école (et ce dès la maternelle), pourquoi ne pas rendre obligatoire l'installation de parking à vélo dans ou devant toutes les écoles ? »

Obs N°388 du registre numérique un anonyme

« ... Afin de privilégier le mode de déplacement doux travail-maison, à l'instar de villes belges comme Gand, il serait bien de pouvoir créer des parkings à vélo à étages de grande capacité, verrouillés et surveillés près des gares RER et du grand Paris. Continuer à développer la mise en place de plus d'arceaux à vélo dans le paysage urbain le long des pistes à vélo et dans les centres villes afin de pouvoir garer son vélo sans empiéter sur les trottoirs... »

Obs N°470 du registre numérique Mme LOUAGE

« ... Plus de vélo, c'est aussi plus de parkings à vélo ou points d'accroches sécurisés (idem ceux-ci sont souvent pleins ou inexistant sur certaines portions) ... »

Obs N°793 du registre numérique Mme HAMERSTEHL Avis de la ville de Corbeil-Essonnes

« ... La ville donne un avis favorable avec une réserve concernant l'évolution significative du règlement sur le stationnement des vélos sur la voirie, jugée inadaptée aux caractéristiques de

la ville (le projet prévoit l'obligation d'aménager 1 place vélo pour 2 places voitures sur voirie). Il conviendrait de l'adapter en fonction de la densité des zones urbaines... »

Obs N° 1042 du registre numérique M MICHAU The Shifters groupe local Marne la Vallée

« ... Stationnement vélo sécurisé : Notre groupe, engagé pour la transition vers une mobilité bas carbone, insiste sur l'importance d'un véritable maillage de stationnements vélo sécurisés en Île-de-France. De nombreux usagers combinent vélo et transports en commun, mais l'absence d'infrastructures fiables freine cet usage. Le vol et le vandalisme restent des obstacles majeurs, insuffisamment pris en compte dans le Plan des mobilités.

Nous appelons à des engagements précis et contraignants pour garantir des stationnements réellement sécurisés :

✓ *Définir une cible obligatoire de places sécurisées par gare et pôle d'échange, avec un calendrier précis.*

✓ *Conditionner les financements régionaux à un cahier des charges exigeant (abris couverts, accès contrôlé, surveillance).*

✓ *Rendre obligatoire l'équipement en stationnements sécurisés dans chaque gare, au prorata de la population locale.*

✓ *Assurer la maintenance et la gestion des infrastructures via une coordination entre Île-de-France Mobilités, les collectivités et SNCF/RATP.*

L'essor du vélo passe par une confiance totale des usagers... »

Obs N°1139 du registre numérique M CHAUMARD

« ... Il serait bien que le plan de mobilités permette de fixer une quantité obligatoire de stationnements vélo réellement sécurisé par départements (les arceaux ne sont pas la solution), car la peur du vol est la première cause de renoncement à l'utilisation du vélo devant les intempéries) ... »

Obs N°1384 du registre numérique un anonyme

« ... Bravo Madame Péresse pour la prescription sur le stationnement vélo en gare et le ratio stationnement vélo/voiture, voilà du courage politique... »

Question N°9 réunion publique posée à l'oral par M Thomas

« ... L'objectif de 140 000 places de stationnement vélo en gare d'ici 2030 représente une forte accélération par rapport aux 50 000 places actuelles. Comment cette montée en charge sera-t-elle assurée ? Des projets inspirés des Voies Lyonnaises sont-ils envisagés dans le PDMIF ? »

Réponse du maître d'ouvrage

Pour atteindre l'objectif de part modale fixé pour le vélo, il est important de déployer du stationnement, dans l'espace public et dans les espaces privés.

Concernant le stationnement vélo dans les espaces privés :

Le Plan des mobilités définit des prescriptions de normes à inscrire dans les PLU(i) pour la construction d'espaces vélo dans les logements, bureaux, équipements publics, commerces, etc. Ces normes sont pour la plupart équivalentes à la réglementation nationale, et sont plus volontaristes pour les immeubles de bureaux.

Concernant le stationnement vélo sur voirie :

La prescription du Plan des mobilités a été fortement renforcée par rapport à celle du PDUIF pour tenir compte de l'essor récent du vélo. Toutefois, au vu des nombreuses remarques de personnes publiques associées sur le caractère trop ambitieux de cette prescription, un travail est en cours pour mieux adapter l'expression de la norme et son niveau aux réalités des

territoires et des tissus urbains. Cette prescription pourrait donc évoluer dans la version finale du PDMIF.

Concernant le stationnement vélo en gares et stations :

En Île-de-France, 400 gares sont soumises à l'obligation d'équipement en stationnements sécurisés pour les vélos, instaurée par le décret n° 2021-741 du 8 juin 2021. Ce décret fixe également le nombre minimal de places à réaliser pour chaque gare, ainsi que les caractéristiques de ces places.

Le Schéma directeur du stationnement vélo en gares et stations d'Île-de-France Mobilités (SDSV), adopté en 2020, fixe également des objectifs d'équipement et de dimensionnement de parking vélo pour l'ensemble des gares et stations, sous le label Parking Vélos Île-de-France Mobilités. L'objectif d'ici 2030 est d'équiper toutes les gares d'Île-de-France de stationnement en libre-accès (de type arceaux) et en stationnement sécurisé (de type consigne).

Le déploiement des 140 000 places prévues, dont 40 000 dans les gares du Grand Paris Express, se fait progressivement en lien avec l'accroissement de la demande et la réalisation des aménagements cyclables permettant la desserte des gares.

Par ailleurs, Île-de-France Mobilités harmonise progressivement la gestion de tous les équipements de stationnement vélo qu'elle finance et labellise, en limitant notamment le nombre de gestionnaires et la diversité des montages contractuels.

Île-de-France Mobilités accompagne tant techniquement que financièrement :

- Les opérateurs de transports (SNCF et RATP) dans le déploiement des parkings vélos ;
- Les collectivités territoriales souhaitant s'engager sur leur territoire.

Les projets de fourniture, pose et d'exploitation des parkings vélos sont subventionnés par Île-de-France Mobilités lorsqu'ils respectent le SDSV et le Cahier des Références Techniques :

Pour l'investissement :

- 100% du montant lorsque la SNCF ou la RATP sont maîtres d'ouvrage, dans le cadre des contrats,
- 70% du montant lorsque les collectivités territoriales sont maîtres d'ouvrage (dans le respect du pourcentage maximum autorisé par le Code général des collectivités territoriales).

Pour l'exploitation :

- 100 % des coûts annuels pour la SNCF ou la RATP
- 100% des coûts annuels des stationnements sécurisés pour les collectivités territoriales

Les recettes, le système de qualité de service et de bonus à la fréquentation vient ajuster le montant de la subvention d'exploitation.

Île-de-France Mobilités prend également la maîtrise d'ouvrage des parkings vélos en intégrant des clauses relatives à la fourniture, à la pose et à l'exploitation de ces équipements aux contrats de délégation de service public ayant pour objet l'exploitation des réseaux de transports de surface (bus en grande couronne) et l'exploitation des lignes de métro du Grand Paris Express.

Commentaire de la commission d'enquête

La commission d'enquête apprécie les éclairages apportés par cette réponse et partage l'importance de la mise en place massive de stationnements vélos sécurisés sur l'ensemble du territoire.

Concernant les stationnements vélos dans les espaces privés et les prescriptions de normes à intégrer aux PLU(i), les mesures prises semblent appropriées.

Concernant les stationnements vélos en gares et en stations, la commission d'enquête note l'attention apportée à leur mise en place systématique et harmonisée sur l'ensemble des sites.

Elle constate néanmoins que le schéma directeur du stationnement vélo en gares et stations d'Ile (SDSV) de France Mobilités date de 2020, avant l'essor actuel de ce mode déplacement, et semble partiellement caduc. Il pourrait être pertinent de l'actualiser pour consolider la stratégie d'action opérationnelle sur ce sujet et l'adapter aux objectifs du PDM.

La commission d'enquête est bien consciente que la mise en œuvre des stationnements vélos en stations incombe à de nombreux autres acteurs. Néanmoins elle ne peut que partager avec le maître d'ouvrage l'importance d'une coordination rapprochée et d'une assistance technique et financière renforcée pour accélérer leur mise en œuvre et garantir l'atteinte des 140 000, Objectif défini par le PDMIF, stationnements vélos en gares et stations en 2030.

Concernant les stationnements vélos sur voirie, la commission d'enquête estime, à l'instar du maître d'ouvrage, que la mesure prescriptive du nombre de stationnements vélos en voirie ne peut être appliquée comme telle dans sa formulation et sa répartition territoriale actuelle (mesure 4.2.3). Les ratios et les zonages proposés se révélant inadaptés aux réalités et à la finesse des spécificités territoriales, une mesure de cette nature sur le stationnement vélo en voirie apparaît toutefois nécessaire pour la réalisation des objectifs du PDM.

➤ **Comportement et conflits d'usage**

Un certain nombre d'observations fait état de conflits d'usages sur l'espace public en lien avec le développement du vélo. Les comportements de certains usagers à vélos, en trottinette, en voiture ou sur d'autres véhicules, sont identifiés comme problématiques. Certaines solutions sont esquissées par quelques déposants (code vélo, verbalisation...).

Obs N°142 du registre numérique M KOWALSKI

« ... Entente piéton/vélo /voiture : Il est indispensable que les vélos respectent la signalisation (moi-même cycliste). Les piétons ne supportent plus l'incivilité des cyclistes et tous les cyclistes sont stigmatisés. S'il vous plaît mettez plus d'amende aux cyclistes... »

Obs N°172 du registre numérique un anonyme

« ... Le développement des usages du vélo au détriment des piétons et automobilistes, et l'irrespect dont ils font preuve dans l'espace public, mettant l'ensemble des autres modes de déplacements en danger nécessite que les vélos soient immatriculés, [...]. Il faut remettre les piétons en priorité au cœur des sujets, et non les vélos qui se prennent maintenant pour les maîtres de la route. Il faut imposer un "code vélo" à tous les cyclistes pour leur apprendre à minima les règles de comportement lorsqu'ils sont sur le domaine public et les sanctionner lorsqu'ils sont en infraction. Et ne pas créer des pistes cyclables à tour de bras pour un usage plus que restreint. Si chacun respecte les règles la cohabitation est possible (elle l'est depuis des décennies). Les caisses sont vides donc inutiles de faire des travaux coûteux qui nous endettent. On ne peut pas axer route une politique de mobilité sur le vélo, si on ne développe pas en parallèle les règles et les sanctions associées... »

Obs N°189 du registre numérique une anonyme

« ... De nombreux automobilistes ne respectent pas les règles de circulation, mettant en péril piétons et cyclistes. Il est impératif d'augmenter les contrôles et d'automatiser davantage les sanctions pour les infractions aux passages piétons, stops et feux rouges. Un véritable effort en faveur du vélo et de la sécurité routière encouragera une mobilité plus durable et apaisée en Île-de-France... »

Obs N°214 du registre numérique un anonyme

« ... La culture de respect des autres manque parmi certains cyclistes mais j'espère qu'avec le temps (et qq amendes ?) nous allons améliorer ces comportements incivils. Paris est une ville magnifique et parfaite pour le cyclisme... »

Obs N°363 du registre numérique un anonyme

« ... Danger des vélos : J'ai peur maintenant de sortir tant les cyclistes font n'importe quoi : ils ne respectent pas les feux tricolores, roulent sur les trottoirs, slaloment entre les piétons, etc.... »

Obs N°612 du registre numérique anonyme

« ... mise en place d'une réflexion autour de la problématique de l'augmentation des engins de déplacement personnel motorisés due notamment aux compagnies de services de mobilités partagées type free floating, au vu des conflits d'usage et d'espace avec les piétons ... »

Obs N°645 du registre numérique Mme MOMO

« ... Verbaliser, oui, car prévus pour rouler à 25 km/h, débridés, ce sont des bombes roulantes qui enfreignent toutes les règles du code de la route, roulant sur les trottoirs, à contre sens au milieu de la route, ignorant les feux rouges et fonçant sur les piétons qui, s'ils ne vont pas assez vite, se font copieusement insulter. A deux dessus, ce qui est interdit etc., etc..... »

Obs N°648 du registre numérique M DUBOIS

« ... Faire respecter le code de la route protégeant les circulations douces : Actuellement, toutes les polices municipales sont soit submergées, soit laxistes envers les stationnements non réguliers. Pour prétendre favoriser les circulations douces, il faut appliquer une politique de sanction drastique envers ces stationnements... »

Obs N°720 du registre numérique un anonyme

« ... Etant donné le nombre d'infractions réalisées par les cyclistes à Paris et leur manque de respect total vis à vis des autres usagers et en particulier les piétons, il serait vraiment salubre d'imposer aux cyclistes de mettre une plaque d'immatriculation à leurs vélos... »

Obs N°769 du registre numérique M NOEL

« ... J'ai vu l'explosion de la fréquentation des rues. C'est une excellente chose, mais les grands axes sont complètement saturés déjà. Une seule, observation donc concernant Paris, il faudrait
1 refaire les pistes les plus utilisées pour faire de l'uni directionnel
2 faire le ménage dans les trottoirs et vélos trop rapides car cela devient dangereux : déjà 2 accidents pour moi en 2025... »

Obs N°1103 du registre numérique un anonyme

« ... Faire respecter le code de la route par tous et verbaliser les vélos qui ne respectent pas les règles (feux de circulation, priorité à droite, passages piétons, ...) ... »

Obs N°1304 du registre numérique Mme CHABAL

« ... Mettre en place un "certificat de savoir rouler à vélo en sécurité" pour les lycéens. Ceux qui ont réussi les tests peuvent être récompensés par une petite somme d'argent qu'ils peuvent utiliser pour : acheter un vélo, payer un cours d'auto-école, payer un abonnement de transport... »

Réponse du maître d'ouvrage

Le respect du code de la route n'est pas du périmètre du PDMIF et relève par ailleurs des pouvoirs de police des autorités compétentes. Les dispositifs d'accompagnement régionaux en matière d'aménagements cyclables s'appuient sur les recommandations du CEREMA qui permettent d'éviter les conflits d'usages et de mauvaises compréhensions des aménagements par les usagers.

La question du partage de la voirie et de l'espace public entre les différents modes de déplacement est au cœur du Plan des mobilités. Ce dernier vise ainsi une meilleure répartition de l'usage au profit de modes plus durables, mais aussi une meilleure cohabitation entre les modes, notamment en milieu urbain où la voirie est très sollicitée : entre piétons et cyclistes, entre cyclistes et circulation routière, etc. En effet, il n'est pas toujours possible de dédier un espace en propre à chaque mode et il convient de concevoir des aménagements et de définir des règles permettant à l'ensemble des usagers de l'espace public de se déplacer de façon sécurisée. C'est l'objet de l'axe 8 consacré au partage de la voirie urbaine. L'action 8.1 émet ainsi des recommandations pour définir des principes de partage de la voirie urbaine adaptés aux territoires. L'action 8.2 porte la pacification de la voirie, qui permet la cohabitation entre les modes sur un même espace par un apaisement de la circulation automobile. Les mesures relatives à la réalisation de plan piétons, au développement des infrastructures cyclables ou à la généralisation de la limitation à 30 km/h sur la voirie locale contribuent à cet objectif.

Les cyclistes sont tenus, comme les autres usagers, au respect des règles du code de la route. Des contrôles peuvent être effectués notamment par les polices municipales.

Par ailleurs, les actions de sensibilisation proposées dans l'axe 14 visent à faire évoluer les comportements des usagers, par une meilleure connaissance des règles de circulation, ou encore l'apprentissage du vélo notamment via le dispositif « Savoir rouler » créé par l'Etat pour les écoles primaires. Les collectivités peuvent développer ce type d'action, par exemple dans le cadre de leur plan local de mobilité.

Commentaire de la commission d'enquête

La commission d'enquête prend acte des points de clarification portant sur les conflits d'usages en lien avec le partage de la voirie et de l'espace public. Elle a bien conscience que le respect du code de la route relève des compétences des pouvoirs de police.

La commission d'enquête note toutefois qu'il s'agit d'un sujet de préoccupation important pour les usagers. Elle accueille ainsi avec intérêt la proposition de traiter ce sujet au travers des actions de sensibilisation décrites dans l'axe 14 lié à l'évolution des comportements, en particulier les mesures 14.1 dédiées à la sensibilisation des pratiques de mobilités.

➤ Vélos dans les transports en communs

Les déposants sont nombreux à demander des aménagements pour qu'il soit possible de prendre les transports (train, RER, Métro, tram, bus) avec son vélo à l'instar de d'autres régions et pays frontaliers (Cf thème 1).

Obs N°232 du registre numérique Mme BEHIER

« ... Pour prendre le vélo dans les transports c'est le parcours du combattant ; dans d'autres régions, il existe des rampes au niveau des escaliers qui permettent de ne pas avoir à porter son vélo... »

Obs N°265 du registre numérique Mme PARDIEU-DUTHIL

*« ... Ma principale attente pour le plan des mobilités en île de France est l'intégration beaucoup plus importante des mobilités douces et notamment des vélos dans le parcours en améliorant : - l'accès aux rames dans les gares avec un vélo
- la disponibilité d'espaces dédiés aux vélos beaucoup plus importants dans les rames... »*

Obs N°388 du registre numérique un anonyme

« ... Mettre des supports à vélo sur l'avant des bus, ou réserver plus d'espaces dans chaque premier wagons de TER ou RER, permettre d'embarquer son vélo dans le métro aux heures creuses comme cela se fait dans les villes nord-américaines de Vancouver, Toronto, Ottawa ou encore Seattle... »

Obs N°476 du registre numérique M GRENETIER

« ... - pas de possibilité de mettre un vélo dans les trams ou les bus ou les cars alors que cette possibilité est populaire dans certains pays surtout pour les communes rurales... » « ... Mieux exploiter le potentiel de la combinaison transports en commun et vélo.

La combinaison des transports en commun et du vélo bien organisée permet de s'affranchir de la voiture, de gagner beaucoup de temps, de faire des économies et de réduire les nuisances engendrées par les véhicules personnels. Les possibilités existent déjà en Ile de France. En particulier la combinaison entre transports en commun et Vélib' est très pratique. Mais on sent la volonté de limiter la présence du vélo personnel dans les transports, sans doute pour des raisons de places disponibles pour les passagers... »

Obs N°515 du registre numérique M ROGER

« ... Les transports en commun lourds (train, RER) doivent permettre de voyager avec son vélo dans un espace dédié, suffisamment large et identifié afin de limiter les conflits avec les autres usagers... »

Obs N°816 du registre numérique M JOUVE

« ... La société évolue vers la mobilité douce et c'est super. Afin d'accompagner ce changement sociétal, il serait très intéressant d'offrir plus de places pour les vélos dans les trains,

Obs N°624 du registre numérique Mme JEST

« ... J'utilise le vélo et le train pour aller travailler. Les accès aux trains avec vélos ne sont pas assez favorisés. Il y a trop peu de wagons pour vélos (ou trottinettes). Ce serait bien s'il y avait concertation entre le développement des transports en communs et du plan vélo. Et pas assez de pistes cyclables sécurisées... »

Obs N°661 du registre numérique Mme BUISSON

«... . Il serait opportun d'unifier les règles afin qu'on puisse emporter son vélo dans les tramways et sur la ligne 15 (en évitant les heures de pointe) ... »

Obs N°814 du registre numérique un anonyme

« ... Mettre plus de compartiment à vélo comme dans la moyenne européenne... »

Obs N°1162 du registre numérique Mme TBO

« ... je souhaite : - Plus de trains sur la ligne coulommiers et -Plus de place pour les vélos dans ces trains... »

Obs N°1075 du registre numérique M JEANMART

« ... J'observe que malgré quelques progrès, peu de places sont disponibles pour voyager avec son vélo, notamment les week-ends pour rejoindre les différents parcs naturels régionaux. Cela est bien dommage, car plus de places permettrait d'éviter de prendre sa voiture.

Quand on compare avec ce qui se fait dans d'autres régions, parfois sur du matériel plus vieux, la région IDF fait figure de parent pauvre. Et on est très, très, loin de ce qui se pratique dans les pays frontaliers... »

Obs N°1176 du registre numérique un anonyme

« ... Sur la place du vélo, il me paraît important de mentionner que la possibilité d'un emport du vélo dans les modes de transport lourd n'est jamais considérée... »

Obs N°1233 du registre numérique M RIGAUD

« ... Développer l'intermodalité signifie permettre aux cyclistes se déplaçant en région de pouvoir embarquer leur vélo dans les transports en commun (train, RER, bus) de le maitre d'ouvrage Ile-de-France... »

Obs N°1266 du registre numérique Mme BOIS :

« Nous constatons que les pistes cyclables sont bien souvent interrompues. La priorité serait donc de compléter ces pistes cyclables, particulièrement pour accéder aux transports en commun ou pour rejoindre les lieux de loisir (forêt, parcs.).

Par exemple, il manque un tronçon entre la sortie de La Queue en Brie et la mairie de Pontault Combault sur la route de Combault, ce qui permettrait d'aller à la gare de Pontault (RER E) en toute sécurité. Un autre sur le chemin des Marmousets entre la RD4 et la piste cyclable existante. La RD 4 présente aussi une interruption entre Pontault et la cuvette de Champlain où une piste cyclable est prévue par le département.

La route de La Queue en Brie à Noisieu est dangereuse pour les vélos, une piste cyclable est nécessaire. Les voies cyclables devraient comporter des haies de séparation qui permettent de sécuriser ces voies, apportent un bien-être visuel et atténuent les effets des émissions de gaz d'échappement.

Les stationnements vélos manquent dans de nombreux endroits. A la gare de Pontault, devant toutes les administrations, dans les centres commerciaux. Nous avons recensé les stationnements vélos existants à La Queue en Brie avec les propositions d'attaches, dans un dossier transmis à GPSEA mais aucune réponse ne nous a été apportée ».

Obs N°1343 du registre numérique un anonyme

« ... Je suis convaincu de la combinaison train + vélo en région parisienne. Malheureusement la SNCF n'y met pas du sien et les emplacements vélos sont beaucoup trop rares sur la ligne R par exemple... »

Réponse du maître d'ouvrage

Le Plan des mobilités met l'accent sur les actions en faveur de l'intermodalité vélo / transports collectifs, que ce soit dans l'axe 2 consacré au vélo ou dans l'axe 6 consacré à l'intermodalité. L'emport du vélo à bord des véhicules de transport en commun n'étant pas toujours possible, la priorité est donnée à l'intermodalité train puis vélo par le développement de la possibilité de stationner son vélo en gare (mesures 6.1.4 et 4.2.2).

L'emport du vélo dans les trains est toutefois possible à certaines périodes horaires et selon les modalités fixées par les opérateurs. De manière générale, le transport de vélo est autorisé les jours de la semaine dans les RER et les trains, mais uniquement en dehors des heures de pointe pour des raisons de place disponible (avant 6h30, entre 9h et 16h puis après 19h pour la RATP ; avant 6h30, entre 9h30 et 16h30 puis après 19h30 pour la SNCF). Les week-ends et les jours fériés ne sont pas concernés par cette restriction. A bord de certains trains (lignes A, B, C, D, H, K, J, L et certains trains sur les lignes P, R, D, E), les vélos doivent être entreposés dans les espaces repérés par des pictogrammes « vélo » placés sur les portes. Ces emplacements sont accessibles dans la limite des places disponibles et ne peuvent être réservés. Concernant le métro, il est possible d'emporter son vélo dans la ligne 1 le dimanche et les jours fériés jusqu'à 16h30. De façon générale, pour le confort de l'ensemble des voyageurs, il est obligatoire de veiller à ce que cette possibilité n'entrave pas le bon fonctionnement des trains dans un contexte de forte fréquentation.

Pour ces mêmes raisons, il n'est pas possible d'emporter son vélo dans le métro (autres que la ligne 1), les bus et les tramways. Des expérimentations sont toutefois en cours. A la suite de remontées d'usagers, le tramway T10 (Clamart – La Croix de Berny) expérimente l'emport des vélos à bord en heures creuses pour une durée d'un an depuis le 1er avril 2025. Depuis juillet 2024 et pour une année d'expérimentation également, la ligne de car express 95-04 dans le Val d'Oise est équipée de porte-vélos à l'arrière.

Inaugurée en décembre 2023, la ligne V qui traverse la Vallée de la Bièvre en reliant Massy Palaiseau à Versailles Chantiers est équipée à date d'un matériel roulant de type Z2N disposant à titre expérimental de dispositifs permettant l'emport des vélos à bord. Une expérimentation

de rehaussement partiel de quais sur certaines gares devrait être prochainement menée, afin de faciliter l'embarquement des vélos à bord.

Commentaire de la commission d'enquête

La commission d'enquête prend bonne note des précisions faites sur l'emport des vélos dans les transports en communs.

Si l'emport des vélos est actuellement indiqué comme possible sur certains horaires très précis et certaines lignes spécifiques, sa mise en œuvre dans les faits reste marginale et complexe.

Un nombre significatif d'observations ont été émises sur ce sujet pour demander des aménagements pour permettre l'emport des vélos dans les transports.

Toutefois, la commission d'enquête constate qu'aucune mesure ne figure dans le PDMIF sur ce point.

Les cas de réseaux de transports similaires à l'étranger ou cet emport est généralisé sont nombreux et montrent que cela peut être possible. Ils peuvent être sources d'inspiration.

La commission d'enquête observe avec intérêt que des expérimentations plus poussées sont en cours (T10, cars express) et que la L1 du métro permet d'ores et déjà cet emport de vélo. Elle note aussi avec intérêt la démarche de Transilien Ligne V qui dès son ouverture a adapté son matériel roulant et ses gares pour permettre cet emport.

La commission d'enquête considère comme essentiel pour l'atteinte des objectifs du PDMIF, notamment en termes de report modal vers le vélo, que le sujet soit mis à l'étude et que des actions favorisant les aménagements permettant l'emport des vélos dans les transports en communs soient mises en place.

➤ Vélib'/Veligo

Quelques déposants sollicitent l'extension de la durée de location Veligo. D'autres demandent l'extension de Vélib' à l'ensemble de la banlieue et grande banlieue.

Obs N°196 du registre numérique un anonyme

« ... Mesure 4.3.3 Il est important de développer Vélib' à l'ensemble de la région afin de permettre des déplacements entre les différentes collectivités et encourager la mobilité cyclable. Une politique d'offre adossée aux gares permettrait de favoriser les rabattements, diminuer le transport de vélos dans les trains et de partager les vélos (pour diminuer les besoins de stationnement... »

Obs N°591 du registre numérique une anonyme

« ... pour les zones péri-urbaines comme la nôtre, il serait intéressant de creuser l'idée d'un "vélib" des banlieues qui ne soit pas une énième startup. La grande banlieue mériterait aussi d'avoir un forfait type vélib' avec des stations accessibles... »

Obs N°1113 du registre numérique M EDOUARD

« ... Les offres de free-floating devraient être découragées ou interdites, les vélos abandonnés sur l'espace public sont des obstacles à la circulation des piétons... »

Obs N°1354 du registre numérique une anonyme

« ... J'aimerais que la région IDF généralise leur dispositif Veligo qui est très bien. J'aimerais qu'on puisse louer les vélos plus lgt (36mois) et qu'on ait la possibilité d'avoir des vélos cargo-vélos adaptés aux enfants... »

Obs N°1384 du registre numérique un anonyme

« ... Location Veligo long terme et pas uniquement court terme... »

Réponse du maître d'ouvrage

Le dispositif Véligo Location, porté par Île-de-France Mobilités, est déjà disponible pour l'ensemble de la région. Ce service permet à tous les Franciliens de louer différents types de vélos, en particulier des vélos à assistance électrique dont le prix d'achat est élevé. Chaque Francilien peut ainsi louer un vélo pour une durée longue (jusqu'à 6 mois), le récupérer dans l'un des 274 points de location répartis dans toute la région et l'utiliser sur cette période comme un vélo personnel (24h/24 7j/7). L'objectif est de permettre à tous de tester ce type de mobilité avant d'investir le cas échéant dans l'achat, Île-de-France Mobilités proposant également un dispositif de subvention ad hoc. Une location de plus longue durée n'est pas possible, l'objectif de Véligo Location est avant tout de permettre à tous les Franciliens qui le souhaitent de découvrir le VAE sur une longue durée et de faciliter, à long terme, la transition vers ce mode de transport dans toute l'Île-de-France. Des vélos de différents types sont disponibles : vélo à assistance électrique, vélos-cargo, vélos pour le transport d'enfants. Dans le cadre du nouveau contrat, la flotte proposée sera diversifiée, incluant des vélos mécaniques, des vélos pliants et des vélos adaptés à différents types de handicaps.

Vélib' est un service de location courte durée avec stations, déployé dans 65 communes du cœur de l'agglomération. La communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise dispose également d'un tel système. A la différence de Véligo location, le vélo ne peut être loué que pour une courte durée et doit être pris et redéposé que dans des stations réparties sur le périmètre équipé.

Concernant les services en libre-service sans station (dits « en free-floating »), déployés par des opérateurs privés, ils peuvent être soutenus par les collectivités par différents moyens : appel à manifestation d'intérêt, expérimentation, marché public, délégation de service public. Dans tous les cas, une autorisation d'occupation temporaire du domaine public doit être délivrée. Certaines collectivités franciliennes ont permis le développement de ce type de service sur leur territoire.

Commentaire de la commission d'enquête

La commission d'enquête apprécie les précisions apportées par cette réponse et comprend l'esprit du dispositif Véligo pensé comme un « tremplin » vers l'achat d'un VAE subventionné. Elle constate toutefois la fréquente difficulté à convertir la location Véligo en achat de VAE en fin de contrat. Le PDMIF ne propose pas d'action spécifique d'accompagnement pour permettre cette passerelle vers l'achat de VAE subventionnés.

Concernant Vélib', la question de la généralisation du dispositif à l'ensemble de la petite couronne (secteur « cœur d'agglomération ») reste posée.

2.2.1.1. Questions complémentaires de la commission d'enquête

Question N° 1 :

La possibilité d'utiliser les transports en communs lourds (trains, RER, métro, Tram...) avec son vélo pour favoriser l'intermodalité ne fait pas l'objet de mesures dans le plan de mobilité. Qu'est-il prévu par le maître d'ouvrage pour développer cet axe ?

Réponse du maître d'ouvrage

La maîtrise d'ouvrage propose de se rapporter à la réponse n° 34 à la vue de la similarité entre les deux questions.

Commentaire de la commission d'enquête

La commission d'enquête prend acte de cette réponse. Elle demande sur ce point de se reporter à ses appréciations précédentes et réaffirme l'importance de ce sujet pour favoriser l'intermodalité et le report modal vers le vélo.

Question N° 2 :

L'apaisement des autoroutes urbaines situées en « cœur d'agglomération » ne fait pas l'objet d'un traitement spécifique dans le plan de mobilité malgré les études approfondies réalisées, notamment par l'Institut Paris Région. Qu'est-il prévu par le maître d'ouvrage pour développer cet axe ?

Réponse du maître d'ouvrage

Le devenir du réseau magistral, composé des autoroutes et voies rapides du réseau routier national en Île-de-France ainsi que du Boulevard périphérique, est traité dans l'axe 7.

La mesure 7.1.1 en particulier précise que l'évolution potentielle de la vocation de certains axes du réseau magistral, visant notamment à réduire la place de la voiture, ne pourra être envisagée qu'après l'achèvement de la rocade de métro autour de Paris constituée par la ligne 15 du Grand Paris Express, qui permettra d'offrir aux Franciliens une véritable alternative modale performante et de haute capacité, et sous réserve d'études démontrant l'absence d'impact significatif sur les conditions de circulation. Ainsi, l'apaisement des autoroutes urbaines ne peut être envisagé avant cet horizon.

Le Plan des mobilités prévoit toutefois des évolutions du réseau magistral à plus court terme, par l'optimisation de l'utilisation de sa capacité grâce à une utilisation plus multimodale, en particulier avec la mise en place de voies réservées aux transports collectifs et aux véhicules en covoiturage (action 7.3). Par ailleurs, des expérimentations sur la régulation des vitesses sur certains axes de ce réseau, dans un objectif de sécurité ou de meilleure régulation du trafic sont prévues (mesure 7.1.2).

De façon plus générale, la réduction des nuisances du réseau magistral pour les riverains doit être recherchée, en particulier dans le cœur de l'agglomération, notamment par la protection contre les nuisances sonores. C'est l'objet de la mesure 7.5.1 du Plan des mobilités. Outre l'élaboration et la mise en œuvre de Plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE), des secteurs prioritaires de bruit routier ont été identifiés à l'échelle régionale afin de prioriser les opérations au-delà de l'échelle de l'infrastructure ou de l'intercommunalité. Des études phoniques et des mesures de résorption adaptées doivent être réalisées ou planifiées pour chacun de ces secteurs prioritaires. 100 secteurs de bruit routier et ferroviaire prioritaires vont ainsi être traités dans le cadre du Plan anti-bruit de le maître d'ouvrage Île-de-France.

Commentaire de la commission d'enquête

La commission d'enquête apprécie les mesures prévues par le maître d'ouvrage concernant les autoroutes urbaines :

- La mise en place de voies réservées aux transports en communs et covoiturage
- Des expérimentations de régulation de vitesse sur certains axes
- L'élaboration et la mise en œuvre de plan de prévention du bruit dans l'environnement contre les nuisances sonores

La commission d'enquête note que le maître d'ouvrage n'envisage pas l'apaisement des autoroutes urbaines avant la mise en service de l'ensemble de la L15 du Grand Paris Express.

Les autoroutes urbaines du « cœur d'agglomération » sont pourtant un enjeu de santé publique et d'environnement majeur. Elles ont des caractéristiques très spécifiques telles que leur proximité directe avec des zones densément peuplées et leur impact considérable sur la santé des populations. Elles sont un sujet de préoccupations majeures des populations et des acteurs. A tous ces titres, elles nécessitent un traitement particulier et des mesures dédiées.

La commission d'enquête considère que les mesures proposées sur les autoroutes urbaines sont insuffisantes pour atteindre les objectifs environnementaux et sanitaires du PDMIF en 2030 (objectifs principaux du plan). Le PDMIF ne trace pas de perspective claire et ni de stratégie globale d'apaisement de ces autoroutes urbaines de cœur d'agglomération.

La commission d'enquête considère que le traitement spécifique de ces autoroutes urbaines est une condition de réussite du PDMIF et d'atteinte de ses objectifs.

La commission d'enquête observe avec intérêt les études réalisées par l'Institut Paris Région sur la transformation des autoroutes urbaines. Elle considère essentiel de s'en inspirer pour définir une stratégie dédiée à ce sujet et tracer dès aujourd'hui une voie vers l'apaisement de ces autoroutes urbaines.

Question N° 3 :

Le réseau cyclable VIF apparaît comme un élément clé du plan de mobilité mais sa mise en œuvre se révèle complexe. Qu'est-il prévu par le maître d'ouvrage pour accélérer son déploiement et appuyer les collectivités en charges de sa mise en œuvre opérationnelle ?

Réponse du maître d'ouvrage

Le réseau Vélo Île-de-France est un projet ambitieux et innovant. Depuis son lancement en octobre 2020, ce seront près de 300 km qui ont été mis en service sur l'ensemble du territoire régional. Au cours de l'année 2024, un jalonnement spécifique (panneaux de signalisation, marquage au sol), fruit d'un partenariat avec le CEREMA, a été approuvé par l'ensemble des collectivités territoriales partenaires. Couplé à un investissement de 300 millions d'euros jusqu'à la finalisation du réseau en 2030, l'application d'une identité visuelle fait partie des éléments qui permettront au VIF de marquer son environnement. L'année 2025 marque également le démarrage de la phase 2 du projet (300 kilomètres supplémentaires) et la mobilisation de nouveaux acteurs, sur d'autres territoires avec une plus grande efficacité attendue (capitalisation sur l'expérience acquise sur la phase 1 du projet).

Commentaire de la commission d'enquête

La commission d'enquête accueille favorablement ces éclaircissements sur la mise en œuvre du réseau VIF. Les éléments mentionnés attestent de la bonne prise en compte du retour d'expérience de la phase 1 du projet de réseau VIF et du souci apporté à l'homogénéité de l'ensemble du réseau VIF nécessaire à son efficacité.

Ce réseau VIF a des objectifs ambitieux de mise en service d'ici 2030 et concentre de nombreuses attentes de la part des usagers. Sa mise en œuvre est complexe et relève des gestionnaires de voirie.

La commission d'enquête considère néanmoins que la réalisation de cette infrastructure cyclable est essentielle pour l'atteinte des objectifs du PDMIF à 2030.

C'est pourquoi elle invite le maître d'ouvrage à renforcer son accompagnement technique, financier et institutionnel aux gestionnaires de voirie sur ce projet en particulier pour garantir son déploiement à l'échéance de 2030.

2.2.2. La marche

La marche fait l'objet d'un nombre relativement important d'observations. La plupart déplorent que le sujet ne soit pas traité avec le même niveau de détail ni la même attention que les autres modes dont les actions sont nettement plus décrites. Les déposants demandent en grande majorité plus de sécurité et d'aménagements adaptés aux piétons (piétonisation, végétalisation, trottoirs...). La prise en compte des spécificités des déplacements piétons en milieu rural apparaît aussi comme une préoccupation des déposants.

- **Demande que la marche soit traitée de façon détaillée, complète et équivalente aux autres modes dont les actions sont nettement plus décrites**

Un certain nombre de contribution regrettent que la marche ne soit pas plus traitée alors qu'elle constitue le moyen de déplacement le plus utilisé. Ils constatent la différence de niveau de détail entre ce mode et les autres.

Obs N° 5 du registre papier Région Ile de France les élus du pole écologiste IDF

« ... Les politiques piétonnes : Un angle trop souvent mort des politiques publiques des mobilités est celui de la marche, premier « moyen de locomotion » des Franciliens Le présent PDMIF ne fait malheureusement pas vraiment exception, en témoigne la singulière légèreté de l'axe associé au sein du document... »

Obs N° 35 du registre numérique un anonyme

« ... Tout d'abord, le plus important me paraît de préserver les plus de 40% de part modale de la marche à pied. C'est déjà largement pris en compte par les politiques publiques, néanmoins chacun à son niveau (élu local, maire, député francilien, forces de police...) devrait travailler à rendre plus sûr le trajet des piétons. ...»

Obs N° 152 du registre numérique une anonyme

« ... Cet axe est traité comme un parent pauvre alors qu'encore une fois il s'agit du premier mode de déplacement : 2 pages pour décrire toutes les mesures de cet axe ! Pourquoi ne pas avoir travaillé un peu plus le sujet ? [...] Il aurait fallu y consacrer plus de moyens en le traitant comme un vrai sujet.

On constate également le manque d'ambition : Aucune mesure pour redonner de la place au piéton, il doit juste continuer à s'insérer dans le réseau dévolu aux modes de transport des motorisés. »

Obs N° 434 du registre numérique une anonyme

« ... Renforcer une mobilité souvent oubliée : la marche, le piéton est de nos jours souvent oubliés. Sous dimensionnement des trottoirs, code de la route non respecté par certains cyclistes ou usagers de trottinettes électriques... »

Obs N° 645 du registre numérique Mme MOMO

« ... Dans votre expertise, la place du piéton semble réduite à la portion congrue. ...»

Obs N° 1104 du registre numérique M EDOUARD

« ... La mobilité des piétons est absolument fondamentale (tout le monde commence et termine un trajet en tant que piéton). Certains aspects sont insuffisamment formalisés. Ainsi, la mobilité piétons implique que l'espace public comporte des moyens de repos et de service (sièges, toilettes, points d'eau, ombrages...). Le piéton et le cycliste doivent avoir des espaces distincts, la vitesse du second est un risque pour le premier. Parmi les piétons, les personnes à mobilité réduite (personnes en situation de handicap mais aussi personnes âgées, femmes enceintes, personnes avec des enfants en poussettes, etc.) doivent avoir des cheminements non seulement sans obstacles permanents mais aussi sans obstacles temporaires fréquents (poubelles, par ex.) ...»

Obs N° 1255 du registre numérique M MACH Association 60 Millions de Piétons

« ... 60 Millions de Piétons a rencontré un membre de la Commission d'enquête le 26 mars à Versailles .L'Association pose le problème de la mobilité piétonne : - que recouvre cette notion ? – demande qu'un budget dédié ; - demande également qu'un contrôle de conformité soit mis en place dans les marchés publics sur la conformité ; - pose le problème de la sécurité des piétons (éclairage public, mobilité touristique, aménagements de la voirie ...) ; - demande la création d'un réseau piétonnier régional avec un financement identique aux vélos ; - l'Association souhaite participer aux différents comités concernés par la mobilité piétonne ; - demande à la commission d'enquête d'inclure un volet « mobilité piétonne » dans son rapport.»

Obs N° 1356 du registre numérique The Shifters – groupe local de Paris

« ... La marche est le premier moyen pour les courtes distances. Ce mode paraît pourtant oublié du PDMIF. Nous demandons que la problématique de la mobilité piétonne soit intégrée de manière systématique dans les projets d'aménagement urbain afin d'améliorer systématiquement les conditions de déplacement piéton en concertation avec les habitants, associations locales et acteurs économiques. L'objectif doit être que la marche soit encouragée par la mise en place d'un espace public de qualité au sein duquel le trafic automobile est fortement réduit compte tenu de ses nombreuses nuisances (vitesse, insécurité routière, bruit, pollution de l'air). »

Réponse du maître d'ouvrage

La marche est le premier mode de déplacement des Franciliens (plus de 40 % des déplacements des Franciliens un jour donné se font à pied) car elle bénéficie d'un espace public adapté à sa pratique, avec la présence de trottoirs sur une grande partie du linéaire de voirie urbain. Contrairement à la marche, de nombreuses actions diversifiées doivent encore être menées pour améliorer l'usage des transports collectifs ou au vélo : développement d'infrastructures adaptées, stationnements vélo, aménagements des pôles gares, amélioration de la fiabilité des transports, développer les services, etc. Concernant la marche, l'enjeu consiste avant tout à remettre le piéton au centre de la conception de l'aménagement urbain et à améliorer le confort et la sécurité des cheminements (largeurs des trottoirs, végétalisation, pacification de la voirie, etc.). Les mesures à prendre sont donc moins diversifiées. En outre, la mobilité piétonne doit être pensée en lien avec les politiques menées pour l'accessibilité des personnes à mobilité réduite (axe 3 du plan).

Le Plan des mobilités n'a pas vocation à être un guide technique, pour cela les publications du Cerema sont de très bonnes références en ce qui concerne les recommandations pour la mise en œuvre d'aménagements favorables au piéton.

En outre, la mise en œuvre d'une politique en faveur du piéton ne relève pas du niveau régional, mais revient aux communes et aux EPCI. C'est pourquoi le plan renvoie la définition des actions aux Plans locaux de mobilité.

Commentaire de la commission d'enquête

La commission d'enquête relève avec intérêt la réponse du maître d'ouvrage et partage avec lui l'enjeu principal de remettre la marche et le piéton au centre des aménagements urbains.

La commission d'enquête considère également que la marche relève de l'échelle locale des déplacements et que son traitement est du ressort des PLM.

Néanmoins, elle partage l'étonnement de certains lecteurs sur la différence de traitement accordé à cet axe au regard des autres.

Ces compléments fournis par le maître d'ouvrage pourraient faire l'objet d'un développement plus détaillé dans le PDMIF pour expliquer et justifier auprès du public la différence de niveau de détail entre la marche et les autres modes de déplacements.

➤ Demande de plus de sécurité pour les piétons

Les déposants mentionnent quasi systématiquement le problème de la sécurité comme étant le point à traiter prioritairement. Certains font des propositions spécifiques (pédibus).

Obs N° 57 du registre numérique Mme AWAD

« ... À plusieurs reprises, alors que je circulais à pied sur un trottoir avec mon enfant, nous avons failli être renversés par des voitures – à plusieurs reprises. Comment cela est-il possible ? »

Obs N° 339 du registre numérique une anonyme

« ... Protection des piétons : [...] il serait souhaitable de prendre en considération plus fortement la place et la grande vulnérabilité des piétons en centre-ville face aux transports et diverses mobilités (véhicules à moteur comme automobiles, cyclisme, trottinettes etc.).

Il faudrait réaffirmer leur priorité absolue et pouvoir sanctionner lourdement les contrevenants... »

Obs N° 407 du registre numérique Mme DELAETRE

« ... La multiplication des usages des trottoirs par des deux-roues variés a dégradé la sécurité des piétons... Il faut revenir à un bon niveau de sécurité pour les transports à pied. »

Obs N° 761 du registre numérique M MICHAU The Shifters groupe local Marne la Vallée

« ... Nous proposons que le Plan des mobilités intègre un programme régional structuré de développement des pédibus (accompagnement collectif à pied des enfants vers l'école). Cette solution simple et peu coûteuse répond aux objectifs de l'axe 14 sur l'éco mobilité scolaire.

✓ Moins de trafic et d'émissions aux abords des écoles.

✓ Une meilleure santé pour les enfants grâce à l'activité physique.

✓ Un gain de temps pour les parents, avec un encadrement organisé.

✓ Une dynamique sociale renforcée entre familles d'un même quartier.

Le pédibus permet d'éviter une part significative des trajets en voiture de moins de 3 km, sans nécessiter d'infrastructures lourdes. Il doit devenir une priorité opérationnelle du Plan des mobilités... »

Obs N° 768 du registre numérique Mme PEDEFLOUS

« ... je souhaite formuler comme proposition l'instauration de pédibus à l'échelle de la région. Ce système non coûteux a l'avantage de faire marcher les enfants et les parents afin d'améliorer leur santé, de renforcer les liens sociaux au niveau du quartier et de limiter la pollution atmosphérique et les nuisances sonores liées à l'utilisation de la voiture... »

Obs N° 800 du registre numérique M MERCIER

« ... Le piéton doit être prioritaire sur la voirie urbaine et le PLM doit prescrire clairement des obligations pour le vivre ensemble avec les modes individuels motorisés : ... »

Obs N° 1085 du registre numérique une anonyme

« ... Marcher est la mobilité la plus douce qui soit. Malheureusement à Paris, la marchabilité de la ville est mauvaise. Les piétons sont laissés pour compte car ils doivent trop souvent partager l'espace public donc l'espace pour et appartenant à tous, avec des vélos ou trottinettes ou plus rarement solo-wheels, autres mobilités dites douces mais qui, ne respectant pas le code de la route ni celui de la rue, deviennent un danger permanent entre elles et pour les piétons, surtout lorsque ces piétons sont des personnes âgées, handicapées, ou des familles avec enfants en bas âge... »

Obs N° 1249 du registre numérique une anonyme

« ... Je constate une détérioration notable des conditions de sécurité des piétons à Paris depuis ces dernières années notamment en raison de voirie partagée vélo / piétons à proximité d'un square, de pistes cyclables en double sens avec des cyclistes qui ne respectent pas les arrêts aux feux rouges, d'arrêt de bus pour lesquels la descente n'est plus sur le trottoir mais sur la piste cyclable...

L'axe 2 "placer le piéton au cœur des politiques de mobilité" doit se décliner avec un objectif de priorisation de la sécurité du piéton (et non de la praticité du trajet pour le cycliste). ...»

Réponse du maître d'ouvrage

La sécurité de tous les usagers, et notamment des plus vulnérables, est au cœur des enjeux du Plan des mobilités, qui fixe un objectif de réduction de moitié des tués sur les routes et dans les rues d'Île-de-France à l'horizon 2030. L'aménagement de la voirie, et notamment sa pacification (réduction des vitesses autorisées en zone urbaine), contribuera de manière importante à l'atteinte de cet objectif. Sa mise en œuvre relève de l'action des gestionnaires de voirie. Ces mesures sont d'autant plus efficaces en matière de sécurité si elles sont accompagnées d'actions de contrôle du respect du code de la route, réalisées par les forces de l'ordre, dont les polices municipales.

Les observations listées évoquent également les *pedibus*, démarches intéressantes permettant de développer la pratique de la marche en sécurité pour les plus jeunes (élèves d'école maternelle et primaire). Cette mesure, évoquée dans l'action 14.2, ne peut être mise en place qu'à une échelle très locale car leur organisation doit être adaptée au contexte de chaque établissement scolaire et nécessite l'implication de tous (parents d'élèves notamment).

La Région Île-de-France par son Plan Route de Demain propose de financer, sur des linéaires dimensionnants, répondant à de forts enjeux de sécurité, une étude de sécurité routière multimodale. En effet, la sécurité des usagers lors de leurs déplacements doit être traitée de manière transversale, sans s'arrêter sur un seul mode de transport, afin de penser la multitude des mouvements réalisables (à vélo, à pied, en voiture, avec des véhicules logistiques, etc...) sur un même espace. La réalisation d'une telle étude permet également aux collectivités territoriales gestionnaires de voirie de bénéficier d'un soutien financier du maître d'ouvrage dans la mise en œuvre des aménagements nécessaires à l'amélioration de la sécurité routière sur le périmètre étudié.

Commentaire de la commission d'enquête

Concernant la prise en compte de la sécurité des déplacements piétons, la commission d'enquête considère que les réponses apportées par le maître d'ouvrage sont cohérentes et de nature à répondre aux préoccupations exprimées par les déposants

Aménagements plus favorables aux piétons

Les déposants jugent nécessaire la création d'aménagements favorables aux piétons en ville. Ils établissent un lien direct entre le développement de la marche et l'amélioration du cadre de vie (végétalisation, îlots de fraîcheur, piétonisation...).

Obs N° 57 du registre numérique Mme AWAD

« ...Piétonisation de certaines rues résidentielles afin de limiter toutes formes de pollution... »

Obs N° 654 du registre numérique Mme DUDAL

« ... Repenser un éclairage public flexible adapté aux saisons, aux usages, aux horaires d'affluence, aux économies d'énergie.

Faire pousser dans l'espace public des îlots de végétation adaptés à la biodiversité, durables, réconfortants, créant de l'ombre en période estivale où il ferait bon se donner rendez-vous, s'asseoir et échanger, emmener les enfants, ou pour les temps interscolaires, etc. »

Obs N° 942 du registre numérique une anonyme

« ... Tous les trottoirs de nos villes sont en mauvais état et ne permettent pas aux personnes âgées, personnes accompagnées d'enfants ou de poussettes, ou personnes en état de handicap, [...] de se déplacer en sécurité... »

Obs N° 1022 du registre numérique M ALIBERT

« ... Qualité des chaussées et trottoirs et accès à La Défense : Je me déplace souvent à pied, mais là non plus les déplacements ne sont pas confortables : les trottoirs sont le plus souvent

trop étroits en ville pour permettre des croisements aisés, pour peu qu'on soit chargé d'un simple sac à provision. ...»

Obs N° 1106 du registre numérique M EDOUARD

« ... Non aux trames urbaines pour piéton, il ne s'agit pas de contenir le piéton dans des piéto-roules, l'intégralité de l'espace public (sauf les chaussées et les voies cyclables) doit être accessible aux piétons (en général, tout trajet commence et se termine par un cheminement piéton). ...»

Obs N° 7 du registre papier Région Ile de France M le Maire de Coulommiers

« ... · L'amélioration de la mobilité piétonne passe par des aménagements sécurisés et adaptés de l'espace public, la requalification de rues, la végétalisation et la création d'îlots de fraîcheur...»

Obs N° 5 du registre papier Région Ile de France les élus du pôle écologiste IDF

*« ... Proposition n°4 : Ajouter une action dédiée au développement des rues aux écoles
À Paris, les "rues aux écoles" rencontrent un vif succès. Les « rues aux écoles » consistent en la piétonisation des voies aux abords d'écoles maternelles et primaires. Elles ont vocation à sécuriser le chemin maison-école pour les enfants, mais aussi à lutter contre la pollution.
Des barrières amovibles sont installées lorsque cela est possible. [...] Certaines « rues aux écoles » sont également accompagnées d'aménagements spécifiques, comme des végétalisations. Les rues aux écoles encouragent la mobilité active des élèves et de leurs parents, et participent au maillage piéton des centres-villes et villages... »*

Réponse du maître d'ouvrage

Pour améliorer la mobilité piétonne, au-delà de la nécessité d'une planification locale proposée dans l'axe 2, le Plan des mobilités encourage la réalisation d'aménagements de voirie, dans les axes 8 et 14. Sont notamment citées les zones 30, les zones de rencontre, les rues aux écoles, mais également le réaménagement des intersections ou la refonte des plans de circulation qui peuvent faciliter et sécuriser les déplacements des piétons. La question du confort et de l'agrément des espaces dédiés aux piétons est également mentionnée, avec l'identification du besoin d'assises, de végétalisation, ou encore d'ombre... Ces démarches en faveur de la mobilité piétonne doivent être coordonnées avec la mise en accessibilité de la voirie, comme le rappelle l'axe 3 du plan.

Néanmoins, le Plan des mobilités n'a pas vocation à constituer un guide technique, pour cela les publications du Cerema sont de très bonnes références en ce qui concerne les recommandations pour la mise en œuvre d'aménagements favorables au piéton.

Commentaire de la commission d'enquête

La commission d'enquête considère que les réponses apportées par le maître d'ouvrage sont cohérentes et de nature à répondre aux préoccupations exprimées par les déposants concernant les aménagements favorables à la marche et le lien avec le cadre de vie.

➤ Prise en compte des spécificités rurales

L'absence de trottoirs ou de cheminements piétons en milieu rural ou péri-urbain est identifiée comme une problématique bloquant le développement de la marche.

Obs N° 224 du registre numérique M DELIGNY

« ... Je ne sais pas si cela rentre dans le plan de mobilités mais il serait bien dans tout ça de penser aux piétons, poussettes, fauteuils roulants... Dans le 77, par exemple à Champagne sur Seine ou à Thomery, les trottoirs sont quasiment inexistants, et quand ils existent ils sont étroits et dans un état déplorable. Même à pied ils sont compliqués à utiliser alors je n' imagine même pas avec une poussette ou en fauteuil roulant. Bref, je suppose qu'il s'agit du bon vouloir des

communes et pas de la région, mais il serait bien de rendre la place aux piétons... »

M. MICHAU

Obs N° 645 du registre numérique Mme MOMO

« ... Quant à la grande banlieue, hors agglomération, les trottoirs sont souvent absents et les piétons contraints de marcher sur la chaussée, frôlés par les véhicules... »

Obs N° 967 du registre numérique Mme PASCUZZO

« ... J'habite à Boissise-la Bertrand et me rends chaque jour à Evry Courcouronnes. [...]. On ne peut penser à s'y rendre à pied : pas de trottoir le long de la route départementale non éclairée ... »

Réponse du maître d'ouvrage

Les actions du Plan des mobilités se déclinent dans tous les territoires d'Île-de-France. La marche est un moyen de déplacement universel, elle est pratiquée dans tous les territoires urbanisés, dans le cœur dense de l'agglomération mais aussi dans les centres bourgs. Le Plan des mobilités fait le constat de la nécessité de porter un effort particulier sur ces derniers, qui peuvent se trouver encombrés par les véhicules individuels, compte tenu de la prédominance de ce mode dans les secteurs moins denses de la région. Il appartient aux communes concernées, gestionnaires de voirie, de se mobiliser pour la sécurisation des piétons, y compris hors agglomération.

L'axe 8 consacré au partage et à la pacification de la voirie cite de nombreux types d'aménagements qui contribuent à améliorer les cheminements piétons, y compris dans les centres-bourgs et les zones rurales : zones 30 et zones de rencontre, rues aux écoles, limitation du stationnement longitudinal, refonte des plans de circulation, etc.

Commentaire de la commission d'enquête

La commission d'enquête prend note des réponses apportées par le maître d'ouvrage sur le sujet de la marche en secteur faiblement urbanisé.

Comme exprimé précédemment, la commission d'enquête aurait apprécié voir ce sujet précis et aux enjeux réels, de sécurité et d'équité notamment, traité plus spécifiquement.

2.2.2.1. Questions complémentaires de la commission d'enquête

Question N°1

La marche est traitée de façon notablement moins détaillée et opérationnelle que les autres modes de déplacement dans le plan de mobilité, alors qu'elle représente environ 40% de part modale. Qu'est-il prévu par le maître d'ouvrage pour rattraper cet écart et développer cet axe ?

Réponse du maître d'ouvrage

La marche est le premier mode de déplacement des Franciliens (plus de 40 % des déplacements des Franciliens un jour donné se font à pied) car elle bénéficie d'un espace public adapté à sa pratique, avec la présence de trottoirs sur une grande partie du linéaire de voirie urbain. Contrairement à la marche, de nombreuses actions diversifiées doivent encore être menées pour améliorer l'usage des transports collectifs ou au vélo : développement d'infrastructures adaptées, stationnements vélo, aménagements des pôles gares, amélioration de la fiabilité des transports, développer les services, etc. Concernant la marche, l'enjeu consiste avant tout à remettre le piéton au centre de la conception de l'aménagement urbain et à améliorer le confort et la sécurité des cheminements (largeurs des trottoirs, végétalisation, pacification de la voirie, etc.). Les mesures à prendre sont donc moins diversifiées. En outre, la mobilité piétonne

doit être pensée en lien avec les politiques menées pour l'accessibilité des personnes à mobilité réduite (axe 3 du plan).

Le Plan des mobilités n'a pas vocation à être un guide technique, pour cela les publications du Cerema sont de très bonnes références en ce qui concerne les recommandations pour la mise en œuvre d'aménagements favorables au piéton.

En outre, la mise en œuvre d'une politique en faveur du piéton ne relève pas du niveau régional, mais revient aux communes et aux EPCI. C'est pourquoi le plan renvoie la définition des actions aux Plans locaux de mobilité.

Commentaire de la commission d'enquête

La commission d'enquête relève avec intérêt les précisions apportées par le maître d'ouvrage et partage l'enjeu évoqué de remettre la marche au cœur de la conception des espaces publics. Elle estime également que ce mode de déplacement devra plutôt être traité dans les PLM.

Néanmoins, au vu de l'importance de la part modale de la marche, de son universalité et de son imbrication dans les autres axes, une justification plus circonstanciée d'un traitement plus sommaire aurait été appréciable.

2.3. THEME N° 3 TRANSPORTS ALTERNATIFS

Le thème portant sur les modes alternatifs, à savoir essentiellement le covoiturage, l'auto partage, le transport à la demande (TAD) a suscité un nombre relativement important d'observations du public.

Parmi celles-ci, certaines émanent de communautés d'agglomération, d'un département (77) et de communes qui n'ont pas adressé leur contribution dans le cadre des consultations de Personnes Publiques Associées et se trouvent traitées dans le cadre général.

Les zones rurales méritent un traitement distinct des zones fortement urbanisées, les problématiques étant différentes.

2.3.1. Le covoiturage :

Reconnu comme élément décisif dans l'objectif de baisse de l' « autosolisme il est difficile à mettre en œuvre et demanderait à être amélioré sur plusieurs aspects (plateforme unique, signalisation, stationnement, aide et financement)

Obs N° 434 un anonyme

« Un système de covoiturage plus simple, notamment via l'application le maitre d'ouvrage, permettant de voir sur une semaine quel conducteur pourrait proposer le trajet recherché, un système avec des points de dépose des passagers, moins d'opérateur ou alors un système unifié permettant avec un seul compte de pouvoir bénéficier de l'ensemble des opérateurs. »

Obs N° 460 M. TRONEL

« L'amélioration de la gouvernance pour les modes privés et partagés : que ce soit les vélos ou le covoiturage, la multiplicité des acteurs (3-4 pour les vélos, pareil pour le covoiturage) morcelle l'offre et ne permet pas d'avoir une couverture efficace, viable et globale pour tous les usages du quotidien »

Obs N° 962 M. DEOUX

« Je propose que le Plan des mobilités mette en place une plateforme régionale numérique dédiée spécifiquement au covoiturage de rabattement vers les gares, adaptée aux réalités de la grande couronne francilienne. Cette plateforme devrait être simple, intuitive et conçue pour favoriser les trajets courts et réguliers domicile-gare entre voisins. Des points d'arrêt « covoiturage » devraient être aménagés à proximité immédiate des gares pour faciliter les échanges entre conducteurs et passagers. Cette mesure encouragerait la mutualisation des déplacements quotidiens, réduirait efficacement la saturation des stationnements de gare, et améliorerait globalement la fluidité des transports collectifs en grande couronne, en ligne avec les objectifs régionaux de mobilité durable. »

Obs N° 1043 M. MICHAU pour Groupe local Marne La Vallée :

« Nous plaillons pour une intégration ambitieuse du covoiturage spontané et de l'autostop organisé dans le Plan des mobilités :

✓ Développer des “points stop” identifiés et sécurisés, placés à des endroits stratégiques (gares, pôles d'activités, carrefours majeurs).

✓ Équiper certains arrêts de bus peu desservis d'une signalétique indiquant la destination des passagers, facilitant le covoiturage spontané.

 *Accompagner ces dispositifs d'une charte locale et de campagnes de sensibilisation, pour encourager l'adoption de ces pratiques. »*

➤ **Les conséquences sur la voirie : Voies réservées car et/ou covoiturage sur autoroute**
La plupart des déposants sont favorables à la généralisation de l'aménagement de voies réservées aux cars, bus et covoiturage sur les autoroutes et voies rapide.

Obs N°40 du registre numérique Mme VANCORET

« ... Les bus en voie réservée sont une piste à exploiter également comme ils réduisent les voitures sans gros investissement. »

Obs N°69 du registre numérique un anonyme

« ... Les cars express avec leurs voies réservées sont plutôt une bonne idée, tel que le 9103 qui permet de relier Massy-Palaiseau et Dourdan en 30min... »

Obs N°592 du registre numérique un anonyme

« ... Sur l'autoroute A4, une réflexion doit être menée pour une voie de transport en commun venant des villages de Seine et Marne, avec des stations aux entrées et sorties d'autoroute... »

Obs N°616 du registre numérique un anonyme

« ... Le plan devrait intégrer les voies pour covoiturage mises en œuvre sur le périphérique et certaines autoroutes, qui sont une solution concrète pour ceux qui ne peuvent pas se passer de leur voiture. »

Obs N°702 du registre numérique un anonyme

« ... J'ai espéré que ce temps de trajet deviendrait favorable aux transports en commun lorsque la voie dédiée aux bus serait en place sur la N20 mais le projet a été abandonné récemment après plusieurs années de gestation et de multiples expropriations pour élargir la N20... »

Obs N°1381 du registre numérique Association SCICA 78

« Notre association soutient l'idée d'une généralisation des voies de bus, en remplacement autant que possible de la bande d'arrêt d'urgence sur l'ensemble des autoroutes franciliennes, avec la présence d'arrêts de bus et de parkings relais au niveau d'une majorité d'échangeurs autoroutiers. [...]. Notre association défend en ce sens un projet qu'elle souhaite développer et qui se nomme « ÉCOVOIE » »

Obs N°1360 du registre numérique Mme BRUN

« ... Prévoir sur chaque nationale et autoroute une voie pour des bus express et covoiturage à faire respecter à coup d'amende si nécessaire. »

Obs N° 1232 un anonyme

« Le PDMIF a notamment pour ambition de développer le covoiturage pour en faire une véritable alternative de mobilité durable en Ile-de-France, ce qui est intéressant pour faire baisser l'autosolisme et donc la congestion et le nombre de véhicules. Néanmoins, si le développement des voies réservées se fait avec un maintien de la capacité existante du réseau autoroutier, par l'ajout d'une voie ou l'utilisation des bandes d'arrêt d'urgence, et non par la transformation de voies existantes, cette action n'aura pas d'effet sur le niveau du trafic routier et fera uniquement effet d'appel d'air pour plus de véhicules. »

Un anonyme :

« J'ai espéré que ce temps de trajet deviendrait favorable au covoiturage grâce à la création d'une voie dédiée sur un tronçon d'A10 à l'arrivée à Massy puis aux différentes initiatives pour favoriser le covoiturage mais je ne parviens pas à avoir des covoitureurs réguliers sur un trajet

suffisamment identique et aux mêmes horaires. Les point de rencontre covoiturage ne proposent pas de parking digne de ce nom empêchant de s'y rendre en voiture. »

Réponse du maître d'ouvrage

La grande majorité des observations ci-dessus confortent la stratégie d'action du Plan des mobilités :

- La simplification du covoiturage planifié avec un opérateur unique de covoiturage sur tout le territoire francilien (mesure 5.1.3),
- La facilitation de la mise en relation des covoitureurs grâce à une meilleure intégration dans l'application Île-de-France Mobilités (mesures 5.1.3 et 6.3.1) : tous les trajets visibles depuis une seule application, itinéraires combinés covoiturage + transports collectifs, intégration des lignes de covoiturage, réservation directement depuis l'application...
- La promotion du covoiturage spontané avec la création de lignes de covoiturage dans les secteurs opportuns (mesure 5.1.2),
- La création de voies réservées aux transports collectifs et/ou au covoiturage (action 7.3 et mesure 5.1.1).

Commentaire de la commission d'enquête

La commission d'enquête apprécie que la maîtrise d'ouvrage accorde au covoiturage une place importante dans le PDMIF. Son développement et la lutte contre l'autosolisme présentent un intérêt tant pour l'amélioration des conditions de circulation que pour la réduction de nuisances que celui-ci induit.

La commission d'enquête prend bonne note des éléments de réponse qui précisent l'engagement et les actions du maître d'ouvrage en la matière.

L'utilisation de l'application unique IDF mobilités pourrait être encore améliorée pour rendre plus lisible et plus accessible ce mode alternatif de transport.

La commission souhaite toutefois que les mesures envisagées dans l'action 5.1 soient plus incitatives et que l'information aux collectivités, aux entreprises ou administrations et au public soit amplifiée.

2.3.2. Transports à la demande

La totalité des observations qui abordent cette action, reconnaît son intérêt en zone rurale, demande son amélioration en termes d'amplitude horaire, d'adaptabilité.

Obs 11 M. PINSARD :

« Aujourd'hui, en grande couronne francilienne et notamment dans les villages des Yvelines, il est compliqué voire impossible de se déplacer. Le service de Transport à la Demande (TaD), très utile n'est pas très efficient. En effet, dans la zone Houdan Montfort, par exemple, le service ne fonctionne que de 9h à 16h. Or, même hors de ces plages horaires il n'y a pas moyen de se déplacer. Élargir leurs plages horaires pourrait être intéressant pour pallier le manque de transports. »

Obs 83 Mme CHARLEN :

« Les TAD ne fonctionnent pas avant 9h30 donc pas possible d'utiliser ce type de transport pour aller à la gare pour les gens qui travaillent à 8 h30-9h à Paris, ou même Versailles.

Je propose une navette ou un TAD de Raizeux vers Gazeran dès 6h30 et jusqu'à 22h.

J'habite ce village depuis 25 ans et nos enfants ont été très impactés par cet isolement rural au sein de l'Île-de-France. Nous-mêmes sommes obligés de posséder un véhicule par personne dans le seul but de nous rendre à la gare de façon indépendante »

Obs 162 Mme CHOURAKI de Milly-la-Forêt (78) :

« Améliorer la régularité des TAD et leur itinéraire précis. Annulé souvent sans raison et sans savoir à quelle heure est le suivant. (CC2V). Horaires peu respectés »

Obs 474 Conseil départemental de Seine-et-Marne :

« Le Département demande la mise en œuvre d'un véritable plan de développement des TAD en zone peu denses. »

Obs 542 du registre numérique de Mme Monier

« ...Voici en résumé mon expérience partagé par beaucoup d'habitants lors de nos conservations et qui rejoint celles que je lis dans les contributions.

Transports à la demande TAD :

- aller à la gare de Mantes la Jolie, très aléatoire, une fois sur 2 pas de TAD libre même si réservation très à l'avance
- retour impossible au sortir du train venant de Paris, jamais aucun TAD disponible au pied levé, puisqu'on ne peut prévoir quel train de retour on aura selon les activités (professionnelles) à Paris
- pas de TAD le dimanche donc pas de culture ni de famille éloignée
- pas de fiabilité sur les TAD, il arrive qu'ils soient annulés impromptu ou changent l'horaire réservé d'où train raté et correspondance à Paris pour aéroport ou autre gare, impossible... »

Obs 600 du registre numérique d'une Anonyme

« ... Ce service est très pratique malheureusement peu fiable. Les réservations sont parfois annulées seulement 30 mn avant et on se retrouve coincé à plusieurs km de sa destination sans aucune solution à part le stop. Et le pire c'est qu'on reçoit une confirmation automatique de l'arrivée du bus qui n'arrive pas.

La centrale de TAD Île-de-France m'a dit que ces messages étaient envoyés automatiquement sans contrôler s'il y a vraiment un chauffeur disponible ! ...»

Obs 810 du registre numérique de M. LOMBART

« ...L'axe 1.5 veut développer le TAD, ce qui est bien : il est actuellement sur une plage horaire trop réduite, il doit être compatible avec les offres des autres transports (dernière heure d'arrivée des trains...). Pour éviter les annulations et les fausses réservations de place, peut-être faire payer à la réservation. En tout cas il en faut bcp plus aujourd'hui, car aujourd'hui il faut réserver très en avance et les horaires sont trop réduits... »

Obs 909 du registre numérique du Parc naturel régional de la Haute Vallée de Chevreuse

« ...Concernant le TàD il est nécessaire de poursuivre la réflexion au-delà des frontières administratives (communautés d'agglomérations, communauté de communes) et de raisonner en fonction des besoins des habitants. Il apparaît également aujourd'hui indispensable d'étendre ce service aux dimanches et jours fériés, le PNR a adressé plusieurs demandes à Île-de-France Mobilités en ce sens. On note cependant que certains publics restent éloignés de cette offre, il faudrait mettre en œuvre des actions fortes de communication que nous pourrions relayer et faire émerger de nouvelles solutions afin d'éviter la saturation de ce service par les étudiants. ...»

Obs 996 du registre numérique de Mme HOULBERT

« ...J'habite en zone rurale à 15km de la première gare, j'ai essayé plusieurs fois de bénéficier des transports à la demande qui dessert mon hameau et malheureusement l'horaire le plus tôt est à 10h37 voir 11h30, dommage cela m'éviterait de prendre mon véhicule... »

Réponse du maître d'ouvrage

L'enjeu du développement des services de transport à la demande (TàD) et de l'amélioration de leur fiabilité est bien identifié dans le Plan des mobilités, dans l'action 1.5 qui leur est consacrée. Cette action prévoit en effet le déploiement de réseaux de TàD là où un besoin de desserte est identifié mais où les lignes de bus régulières ne peuvent répondre à un besoin très diffus. Plus spécifiquement, la mesure 1.5.2 présente les leviers d'amélioration de la fiabilité et de la lisibilité des réseaux de TàD. Cette fiabilité est au coeur des préoccupations d'Île-de-France Mobilités.

Dans ce cadre et conformément aux objectifs du Plan des mobilités, des assises du TàD ont été organisées par Île-de-France Mobilités en 2024 et une mission a été confiée à Monsieur Brice Rabaste, vice-président du Département de Seine-et-Marne, et vice-président d'Île-de-France Mobilités représentant les conseils départementaux de la Grande Couronne, afin :

- De dresser le bilan du développement de l'offre de TàD,
- D'analyser l'appropriation du TàD par les voyageurs et les collectivités,
- d'identifier les leviers pour proposer une offre de TàD attractive et mieux connecter les territoires ruraux aux pôles d'activité, de transports et de services,
- de proposer une vision cible de la mobilité en grande couronne sur le territoire Francilien.

De premières conclusions de cette mission devraient être rendues dans le courant de l'année 2025.

Commentaire de la commission d'enquête

Le maître d'ouvrage constate dans sa réponse les lacunes décrites dans les observations du public. Ces lacunes concernent essentiellement son accessibilité réduite (plages horaires et journées d'activité), sa fiabilité, les délais de réservation et l'usage de l'application dédiée.

La commission d'enquête se félicite de la mise en place d'une mission chargée du bilan, de l'analyse et de propositions d'amélioration du TàD.

Elle regrette que celle-ci ne rende ses conclusions qu'après l'adoption du PDMIF qui ne pourra pas prendre en compte les propositions.

Il semblerait nécessaire que le service puisse fonctionner tous les jours de la semaine et que les plages horaires soient élargies au-delà de 9 heures 30 - 16 heures.

2.3.3. Auto partage

Obs 72 Une Anonyme :

« Développer l'autopartage entre particuliers. Dans le cadre de l'axe 5.2, il serait très efficace de soutenir l'autopartage entre particuliers. Je parle ici d'un contrat entre particuliers pour la location récurrente d'un même véhicule. Ce système a déjà fait ses preuves là où il a été expérimenté, et présente de nombreux avantages :

Aucune infrastructure nécessaire, n'évite la mise sur le marché de nouveaux véhicules, meilleure utilisation du parc existant, responsabilisation des utilisateurs qui ont un lien pérenne avec le propriétaire du véhicule.

Ce système est également en lien avec l'axe 12, car il permet l'accès à l'autopartage aux personnes peu connectées (quelles qu'en soient les raisons, économiques ou culturelles). Un soutien des pouvoirs publics est indispensable au niveau des assurances et pour soutenir le changement.

Voir plus de détails là : <https://participer.ville-antony.fr/fr-FR/ideas/autopartage-entre-particuliers>

ou sur le site <http://www.adetec-deplacements.com/ressouces%20autopartage.htm> »

Réponse du maître d'ouvrage

L'organisation de l'autopartage entre particuliers n'est pas du ressort de la puissance publique. Les collectivités locales ont la possibilité de développer des services d'autopartage sur leur territoire en faisant appel à des opérateurs privés. En outre, la compétence d'Île-de-France Mobilités en tant qu'autorité organisatrice des mobilités en matière d'autopartage donne la possibilité d'organiser un service public d'autopartage en cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée, mais cette compétence ne couvre pas l'autopartage entre particuliers.

Le Plan des mobilités, dans la mesure 5.2.4, soutient toutefois le développement de l'autopartage au sein des entreprises, administrations, zones d'emploi, copropriétés ou quartiers. Cela englobe l'autopartage "informel" entre particuliers, qui peut faire l'objet de campagnes de promotion à l'image de celle menée par la Ville d'Antony.

Commentaire de la commission d'enquête

La commission d'enquête apprécie la réponse de la maîtrise d'ouvrage. Elle prend acte que celle-ci n'a que peu de responsabilité dans sa mise en place et son développement puisque ceci relève de l'offre privée ou des collectivités sauf insuffisance ou inadaptation.

La commission d'enquête prend acte de l'engagement de la maîtrise d'ouvrage à renforcer les dispositifs d'autopartage dans l'action 5.2.

Elle souhaite toutefois que l'information sur les dispositifs existants à l'intention des acteurs économiques soit amplifiée et que l'exemple de la promotion menée par la ville d'Antony soit largement diffusé.

.2.3.4. Autres modes et suggestions

➤ Navettes:

Obs 2 registre Saint Germain en LAYE de Mme DECHAMPS :

« Le transport entre Saint Germain et l'hôpital de Poissy est infernal quand vous avez un proche hospitalisé. Parking plein- Bus avec changement et difficile d'avoir des horaires.

Pourquoi n'y a-t-il pas une navette ?»

➤ Navettes fluviales

Obs 137 M. DOUMECQ-LACOSTE :

« Installer des panneaux de signalisation entre la Ville de Juziers et Aubergenville pour indiquer la présence d'un Bac Gratuit sur la Seine (vélos acceptés) les week-end et jours fériés pendant 6 mois pour une circulation douce. »

Obs 207 M. MAYER

« Je soutiens fortement l'installation de navettes fluviales afin de proposer dans le Grand Paris une liaison de transport fluvial de passagers entre Alfortville et Issy-Les-Moulineaux avec plusieurs escales à Paris. Par ailleurs, comme de nombreux élu.e.s franciliens, je soutiens le projet d'un véritable transport fluvial de passagers »

Obs 723 Mme AIME :

« Je soutiens fortement l'installation de navettes fluviales afin de proposer dans le Grand Paris une liaison de transport fluvial de passagers entre Alfortville et Issy-Les-Moulineaux avec plusieurs escales à Paris.

Par ailleurs, comme de nombreux élu.e.s franciliens, je soutiens le projet d'un véritable transport fluvial de passagers »

Obs 1368 un anonyme :

« Je propose le retour des bateaux bus sur la Seine et remettre le projet Voguéo sur la table. Il pourrait y avoir 3 lignes dans Paris allant vers l'est Ivry/Charenton par exemple et des lignes pour aller à L'ouest Boulogne/Suresnes. Il y avoir des bateaux bus sur la Seine banlieue à Banlieue comme entre Suresnes et Gennevilliers par exemple ou entre Rueil et Maisons Laffitte. »

➤ **Autre proposition :**

Obs 1371 un anonyme de PARIS :

« On pourrait faire des taxis collectifs comme à l'étranger ce qui permettrait de développer leur clientèle. Cette demande ne doit pas être confondue avec le TAD, transport à la demande. »

➤ **Des actions pour populariser les modes alternatifs :**

Obs 480 Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise

« Dans le cadre de ses plans de mobilité, la Communauté d'Agglomération de Cergy-Pontoise organise chaque année un événement de sensibilisation aux modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle destiné aux employeurs du territoire : Le Challenge Mobilité.

Cet événement, ludique et pédagogique, permet d'informer et de sensibiliser les salariés et de favoriser l'usage du covoiturage, des transports en commun et des modes actifs.

Il se déroule sur les treize communes de l'agglomération de Cergy-Pontoise. Depuis 2019, le Challenge propose chaque année aux établissements d'organiser, en interne et le temps d'une journée, un défi collectif sur le thème de la mobilité.

C'est un réel outil de promotion et de sensibilisation aux modes de transports alternatifs à la voiture individuelle destiné à toutes les entreprises, administrations ou associations.

La CACP demande à le maître d'ouvrage de porter ce challenge à l'échelle régionale pour en faire un événement majeur en lien avec la sensibilisation des salariés »

Réponse du maître d'ouvrage

Concernant les navettes fluviales, seule la ligne en projet sur le Canal de l'Ourcq est inscrite au Plan des mobilités car sa mise en œuvre est envisagée à horizon 2030. D'autres liaisons, inscrites au SDRIF-e, sont encore à l'étude pour une mise en service à plus long terme. Cette carte pourrait être ajoutée à la version finale du Plan des mobilités.

Concernant les taxis collectifs, cette organisation trouve déjà en IDF plusieurs types de déclinaison. Le Transport à la demande organisé par le maître d'ouvrage dans des secteurs peu denses en est un premier exemple. Les sociétés de VTC proposent également l'emprunt d'un même véhicule par différents usagers ne se connaissant pas dans des secteurs où il existe en général déjà une desserte en transports collectifs.

Le Challenge mobilité organisé tous les ans par la Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise est une initiative exemplaire, soutenue financièrement par le maître d'ouvrage, et qui s'inscrit dans une démarche plus large de la collectivité pour travailler avec les employeurs sur le sujet du management de la mobilité des salariés. Ce type d'événement conforte les principes d'action retenus dans le Plan des mobilités, et en particulier la mesure 14.3.2.

Commentaire de la commission d'enquête

La commission d'enquête apprécie les réponses apportées. Elle souhaite, comme proposé, que la carte des liaisons fluviales figurant au SDRFe soit jointe au PDMIF.

Les actions de promotion comme celles de la communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise méritent une promotion plus importante.

2.4. THÈME N° 4 L'INTERMODALITÉ

La stratégie et le plan d'action mis en place dans le PDMIF développent, dans l'axe 6, les moyens déjà mis en œuvre et ceux à mettre en œuvre dans un avenir proche pour que les déplacements utilisant plusieurs modes de transport en continuité les uns des autres soient facilités. Environ 12% des observations du public font état de difficultés sur ce sujet. La fluidité entre les différents modes de transport est souvent mise en cause ainsi que le manque de stationnement vélos ou véhicules motorisés sur des parkings de rabattement ou relais (Cf Thème N° 6) afin d'assurer le passage entre le mode de transport particulier et le mode de transport collectif.

Certains évoquent également, le manque de coordination entre les différents modes de transport, tant au niveau des horaires que de la fréquence et de la politique tarifaire (Cf Thème N°5). De nombreux exemples, impactant les situations particulières du public, notamment sur son trajet habituel domicile/travail, sont cités.

Des retards fréquents voire des suppressions d'un mode de transport sur une partie d'un trajet multimodal sont dénoncés ainsi que le manque d'information y afférent. Ces problèmes engendrent des dysfonctionnements à répétition sur l'ensemble de la chaîne de transport, pénalisent les usagers et souvent les découragent de prendre les transports collectifs.

Pour beaucoup, le remède à ces situations résiderait dans le développement et la prolongation de certaines lignes avec la création d'arrêts pour des interconnexions avec surtout un réseau fiable et bien géré. La demande pour une gouvernance unique qui coordonnerait l'ensemble des intermodalités et des multimodalités transparait de manière sous-jacente dans les contributions sur ce sujet. Certains prennent exemple sur des modèles développés à l'étranger et des expériences menées dans certaines villes françaises.

Obs N° 8 du registre numérique ANONYME

« ...un exemple pour aller de Rosny-sur-Seine à Poissy : il vous faut prendre 3 trains ! Aux heures de pointe ! Un premier train pour faire Rosny-sur-Seine/Mantes-la-Jolie ; ensuite un 2eme train de Mantes-la-Jolie à Vernouillet ; ensuite un 3eme pour aller à Poissy. Encore mieux l'application vous propose d'aller jusqu'à St-Lazare et de faire demi-tour pour aller à Poissy !!... »

Obs N°19 du registre numérique M. TRIMOULET

« Continuez à développer la ligne 18 (mais qui donc est responsable de l'énorme raté de l'interconnexion entre la ligne 18 et les lignes C, N et U à la gare de Saint-Quentin-en-Yvelines ?) »

Obs N° 20 du registre numérique ANONYME

« Problème : si le train du retour du soir a du retard, le bus n'attend pas ! Donc on se retrouve le bec dans l'eau pour rentrer chez soi car il n'y a plus de bus après le train de 18H53. En même temps lorsque la SNCF change ses horaires, les horaires de bus ne s'adaptent pas, obligeant les usagers à courir entre la gare routière et le train. En résumé : - meilleur partage de l'information en cas de retard - meilleur partage d'information en cas de suppression de train ou de desserte pour les solutions de repli envisagées - plus de A14 express à des horaires

adaptés - plus de réactivité en cas d'incident - des bus qui s'adaptent aux avaries et changements de la SNCF. »

Obs N° 28 du registre numérique M. LE CAMUS

« L'utilisation des mobilités douces en Île de France souffre actuellement lorsqu'il s'agit d'utiliser plusieurs modes de transport. Si des parkings à vélos existent dans les principales gares, impossible de laisser son vélo et des affaires dans des boîtes sécurisées. L'exemple de Luxembourg montre, malgré une géographie pénalisante les possibilités pour passer du vélo au tramway ou vers de solutions de mobilité en libre-service ou bien encore de co-voiturage... De même, les grands parkings permettant le délestage des hypercentres sont trop peu nombreux en Île de France et sont à l'écart de zones d'interconnexions... A noter aussi les initiatives de ville comme Bilbao avec des bornes d'appel de bus pour les arrêts peu fréquentés en banlieue. Ce dispositif permet de s'adapter à la demande tout en optimisant les temps de trajet. »

Obs N° 41 du registre numérique Mme CAPUTO-DURAND

« Pour que les personnes puissent prendre les transports en périphérie, il faut penser à leur donner accès à des parkings pour y déposer leur voiture. »

Obs N° 43 du registre numérique M. VINCENT

« ...Créer des espaces "parking" près des gares du métro express (exemple Vitry-sur-Seine Mairie : 3 lignes de bus, 1 tram (T9), une station de la ligne 15 Sud → estimations 50 000 voyageurs /jour, aucun parking) ... »

Obs N° 95 du registre numérique Mme AUDREN

« La ligne H passe le long de la station Stade de France mais ne s'y arrête pas. Permettre la descente à cette gare nous donnerait un accès à la nouvelle station Pleyel et ensuite le Grand Paris Express. »

Obs N°103 du registre numérique Mme DAOUD

« Il serait judicieux de prévoir une prolongation de la ligne 10 vers la nouvelle station de métro de la ligne 15 à St Cloud. Ceci améliorerait ostensiblement la connexion du réseau dans cette zone. »

Obs N° 105 du registre numérique M. MIE

« La question des correspondances va être d'une importance croissante dans certaines gares (à commencer par Issy (ligne 15 à venir, projets d'extension ligne 12 et T10) et Versailles Chantiers (ligne 18, possible prolongement T13), et plaide pour une desserte renforcée... »

Obs N° 116 du registre numérique ANONYME

« ...Il faut que les autorités changent d'approche et regardent ce qui se passe dans les pays voisins où les transports publics sont ponctuels, propres. Où le transport mixte est facilité (voiture, transport public, vélo, marche...). Dans les pays nordiques ou juste à l'est du nôtre il est facile et sûr de circuler avec ces différents modes de transport... »

Obs N° 173 du registre numérique ANONYME

« Il est essentiel de créer de nouvelles connexions vers la banlieue nord de Paris, et la ligne 4 pourrait jouer un rôle clé en se connectant au réseau du Grand Paris Express, d'autant plus que son terminus nord est actuellement situé à Porte de Clignancourt. Une correspondance à Saint Denis - Pleyel offrirait une interconnexion stratégique avec les lignes 13, 14, 15, 16 et 17. »

Obs N° 196 du registre numérique ANONYME

« ...En plus de l'adaptation des réseaux de bus dans le cadre de l'arrivée du GPE, il faut à terme déployer des tramways dans une logique de rabattement. Cela permettrait à l'avenir de relier le GPE et les gares, notamment dans la grande couronne... Urbanloop est une

technologie de transport encore actuellement en expérimentation à Saint-Quentin-en-Yvelines. Toutefois, l'entreprise a déjà signé des installations avec des collectivités comme Nancy ou Dunkerque ainsi qu'à l'étranger avec Abu Dhabi... Cette technologie permettrait d'avoir un Maillage performant dans la couronne de l'agglomération parisienne ainsi que dans le rabattement des polarités vers le mass transit comme à Milly-la Forêt. Saint-Quentin-en-Yvelines pourrait être un territoire d'un développement test dans la région... Il est important de développer Vélib' à l'ensemble de la région afin de permettre des déplacements entre les différentes collectivités et encourager la mobilité cyclable. Une politique d'offre adossée aux gares permettrait de favoriser les rabattements... »

Obs N° 202 du registre numérique Mme POLITANO

« ...changer les horaires de bus dans les Mureaux car ils sont inadaptés par rapport aux horaires d'arrivées des trains ou autres bus express ... »

Obs N° 285 du registre numérique M. GEBZYNSKI

« ... autour de la gare de Saint-Pierre-les Nemours pour les correspondances entre bus express et bus urbain voire le train. Il est anormal qu'un manque de coordination soit les conséquences de voyageurs... »

Obs N° 336 du registre numérique ANONYME

« La fusion des bus H et A pour devenir la ligne 115 a également entraîné des modifications horaires. Le premier bus sur Crosne me permettant d'aller à la gare de Villeneuve-Saint-Georges depuis l'arrêt Désiré Bois de 6h01 n'existe plus. Avec le 4115 c'est désormais 6h09 à l'arrêt Beauséjour, sans compter les retards. Cela a comme incidence de rater mon RER D et de prendre un omnibus vers Paris. Il m'était déjà impossible d'être à 7h à Chatillon mais aujourd'hui c'est encore pire... »

Obs N° 353 du registre numérique ANONYME

« Depuis l'ouverture de la ligne de RER E, les écrans télé d'affichage ne sont plus adaptés aux besoins des passagers. La plupart des usagers font une connexion entre les lignes 1, E et C dans la gare. Ils ont donc besoin que tous les prochains départs de toutes les lignes soient affichés sur le même écran, sur tous les écrans de la gare... »

Obs N° 388 du registre numérique ANONYME

« Afin de privilégier le mode de déplacement doux travail-maison, à l'instar de villes belges comme Gand, il serait bien de pouvoir créer des parkings à vélo à étages de grande capacité, verrouillés et surveillés près des gares RER et du grand Paris... »

Obs N° 428 du registre numérique M. VILLARD

« ...Il faut continuer de consolider le réseau et les interconnexions :

- réaliser le prolongement de la ligne 18 jusqu'à Nanterre-Défense
- opérer la création de la ligne 19 (Ermont et le 95 en général)
- organiser le prolongement Est de la ligne 18 jusqu'à retrouver la 15 et la 16 à Noisy Champs (ou les environs)
- prolongement de la 3 jusqu'à Bécon (future station de la ligne 15), idem à l'autre extrémité.
- organiser le prolongement de la ligne 9 jusqu'à la ligne 15 voire 16. Réflexion identique pour toute ligne historique dont les deux extrémités ne rejoignent pas la 15.

Ensuite, penser sérieusement la multimodalité : il y a un effort sur les bus et trams, mais il manque cruellement de parkings en proximité immédiate des stations de RER, Transilien ou métro en périphérie. Le vélo, la marche et les bus/trams ne peuvent couvrir qu'une partie du besoin... »

Obs N° 460 du registre numérique M. DUCHOISELLE

« ... Il y a une utilisation non efficace du réseau à cause juste parfois du manque de connexions et de correspondance. Par exemple sur la ligne P (Paris-Provins), il n'y a pas de véritable correspondance avec les TER voisins Grand-Est... »

Obs N° 474 du registre numérique Conseil Départemental 77

« ...Aménager l'espace public autour des pôles et des gares du Grand Paris Express pour une meilleure intermodalité et préserver des emplacements pour de futurs équipements d'intermodalité / Aménager des correspondances de qualité entre modes ferrés et modes de surface, transformer les gares routières en éco-stations bus :

Le Département souligne l'importance d'une anticipation des accès tous modes aux futures gares du métro GPEe... »

Obs N° 515 du registre numérique M. ROGER

« ... il faut donc des aménagements cyclables continus, suffisamment larges et distincts des véhicules motorisés et des piétons... Afin de permettre l'intermodalité avec les transports en commun, des stationnements sécurisés et abrités doivent être disponibles dans les gares... »

Obs N° 594 du registre numérique Mme PEYTHIEUX

« ... En prolongeant la ligne 4 jusqu'à Châtenay-Malabry, une connexion directe serait assurée avec le T10, renforçant ainsi l'attractivité et la desserte de ce territoire. Aller plus loin, jusqu'à Massy-Palaiseau, permettrait de créer un nouveau Maillage efficace, facilitant les correspondances avec le RER B, le RER C et la future ligne 18 du Grand Paris Express... »

Obs N°642 du registre numérique COMMUNE DE COULOMMIERS

« ... La commune de Coulommiers mène déjà une action volontariste en matière de mobilités, à travers de nombreux projets qui répondent aux objectifs du Plan des mobilités régional :

- **L'aménagement d'une aire multimodale** en entrée de ville, en partenariat avec la Communauté d'agglomération, qui offrira un espace de stationnement pour les usagers du bus et un point multimodal. En plus de faciliter le parcours de la ligne 17 du Seine-et-Marne Express, qui ne traversera plus le centre-ville, cet aménagement favorisera aussi le déploiement du covoiturage ;
- **La requalification du pôle gare**, dans l'objectif de faciliter l'accès à la gare et les circulations aux abords, tous modes de déplacements confondus. Ce projet intermodal intégrera à la fois un parking relais, une véritable gare routière aménagée sur le parvis de la gare, dédiée aux circulations douces, et un espace de stationnement pour les vélos. La commune de Coulommiers apparaît d'ailleurs, dans ce sens, sur la carte des Pôles d'échanges multimodaux routiers (PEMR) page 240 ... »

Obs N° 655 du registre numérique Mme MARIN

« ... Quid d'un immense parking gratuit & sécurisé (proche gare) qui permettrait au moins de se rapprocher de Paris et d'y laisser son véhicule pour emprunter ensuite les transports en commun ? Quid d'un tramway en continu pour rejoindre la gare la plus proche ? Quid d'un réseau de bus, de navettes dignes de ce nom ? ... »

Obs N° 676 du registre numérique POLE ECOLOGISTE AU CONSEIL REGIONAL

« ... pour tous les projets d'infrastructure lourds, il faut favoriser l'intermodalité au niveau des pôles d'échanges, avec des cheminements piétons, du stationnement vélos et des gares routières bien dimensionnées et positionnées... ... Le Plan des Mobilités en Ile-de-France 2030 doit également intervenir pour renforcer l'intermodalité dans les gares. Cela passe par des aménagements : stationnements vélo sécurisés et bien proportionnés en gare, renforcement des voies cyclables dans les 200 mètres autour des gares, transformation des places de stationnement pour voitures (parking ou dépose-minute sur voirie) en espaces dédiés aux modes

actifs (marche ou vélo). Cela passe également par des outils facilitateurs comme la billettique ou les applications.

Obs N° 716 du registre numérique ANONYME

« Concernant les transports coupler les horaires de bus avec les horaires des trains. »

Obs N° 752 du registre numérique M. LE MENS

« ... La création d'un pôle multimodal (avec parking voitures et vélos) sur le bord de la Francilienne, proche de Marcoussis (à l'image de la gare routière de Briis-sous-Forges) permettrait de multiplier par plus de 3 le nombre de liaisons quotidiennes de Marcoussis vers Orsay RER ... ».

Obs N° 819 du registre numérique M. LUIS

« Je travaille dans la zone industrielle de Bussy-Saint-Georges et j'habite à Vincennes. Je prends les transports en commun tous les jours : d'abord le RER, puis le bus 2244. A certaines périodes, le bus n'est pas régulier et a de nombreux retards. J'ai même des collègues qui renoncent à le prendre à cause de ces dysfonctionnements. Nous avons déjà eu des retards quotidiens de 30 minutes pendant un mois complet. Je propose un suivi plus rigoureux du bus afin d'assurer un service fiable. En cas de retard prévu, il serait également important d'en être informé afin de pouvoir s'adapter... »

Obs N° 834 du registre numérique M. BRIEND

« Dès lors qu'un temps de trajet est moitié plus rapide en voiture, ce qui est souvent le cas en particulier lorsqu'il y a des correspondances, l'usage du véhicule sera préféré... »

Obs N° 865 du registre numérique M. BESNARD

« Il est désormais incontournable de favoriser les déplacements en vélo en développant les voies cyclables sécurisées, l'accès aux autres transports (gares SNCF, trams et RER), les lieux de stationnements sécurisés à proximité immédiate des points de rassemblements de cyclistes (transports collectifs, commerces, services publics, ...). »

Obs N° 921 du registre numérique Mme NORGUET

« Depuis la gare ou pour aller à la gare de Longueville, qui permet d'aller travailler sur Paris, il n'y a pas assez de bus pour les villages alentours. »

Obs N° 964 du registre numérique M. DEOUX

« Utilisant quotidiennement le RER A pour rejoindre La Défense et mes lieux d'intervention professionnelle, je suis régulièrement confronté au problème récurrent des correspondances mal ajustées entre trains et bus, particulièrement en grande couronne. Ce défaut structurel de coordination crée une incertitude permanente qui complique fortement mon quotidien, m'obligeant régulièrement à attendre inutilement ou à renoncer à certaines missions en transport collectif. »

Obs N°967 du registre numérique Mme PASCUZZO

« J'habite à Boissise-la Bertrand et me rends chaque jour à Evry Courcouronnes. Le peu de bus qui rejoint mon village à Ponthierry ne correspondent pas aux horaires de train. »

Obs N°1037 du registre numérique M. NAJMAN de DECIDONS NOTRE VILLE

« ... Nous constatons pour les stations Bagneux Lucie Aubrac de la ligne M4 et L'Hay les Roses de la ligne M14 qu'aucun parking relais n'a été aménagé et qu'aucun espace n'a été prévu pour faciliter l'approche et le départ des bus... »

Obs N°1114 du registre numérique M. EDOUARD

« Il est absolument indispensable d'assurer un Maillage efficace entre la gare GPE et les lignes proches (ex : à Antonypole, créer une ligne de bus entre le RER B à Fontaine-Michalon et la gare du M18, bus entre la future gare Orlyval d'Antony-Lavoisier et la gare du M18). »

Obs N° 1132 du registre numérique ANONYME

« Un Maillage de parkings relais (voiture/ transport en commun) inscrit sur une feuille de route partagée et validée par l'île de France y compris Paris est un outil indispensable pour réunir les objectifs de réduction des nuisances des pôles le plus urbains. Les stationnements/prolongations feraient l'objet de tarifications communes favorisant l'usage des parkings relais. »

Obs N°1190 du registre numérique M. ZOUGHEBI

« ... Le rabattement vers les gares doit faire l'objet d'une attention particulière et si les études de pôles gare permettent d'envisager une meilleure intermodalité, en bus, à pied ou à vélo, certains prolongements de lignes devraient pouvoir être étudiés. C'est le cas en particulier du rabattement vers la gare de Thiais-Orly (Pont de Rungis), lieu d'implantation d'une future gare TGV, pour laquelle le prolongement du tramway T9, depuis Orly Gaston Viens, nous semble essentiel... »

Obs N° 1321 du registre numérique M. BERTRAND association PLUS DE TRAINS

« ... De bonnes correspondances, et de bonnes fréquences sur chacune des lignes qui desservent cette correspondance, c'est la possibilité de multiplier les destinations avec un temps de trajet raisonnable. Ainsi il nous semble essentiel de veiller aux bonnes correspondances entre les réseaux (1) RER/Transilien, (2) métro en radiale (3) métro en rocade du Grand Paris express. Cela signifie notamment que plusieurs prolongements de lignes de métro sont essentiels pour améliorer le Maillage actuel ... »

Obs N° 1347 du registre numérique M. BALK

« ... Il faudrait miser sur un report modal vers les mobilités actives et les transports en commun. Il faudrait maintenir le financement des aménagements cyclables et favoriser l'intermodalité entre le train et le vélo ... »

Obs N° 1356 du registre numérique Association THE SHIFTERS Paris

« ... prévoir les dispositifs de rabattement en fonction du bassin de rabattement (nombre d'habitants, dispersion de l'habitat, etc.

- dimensionner largement les garages à vélo sécurisés
- aménager systématiquement des itinéraires piéton et vélo de rabattements systématiques vers les gares, sécurisés, continus, suffisamment qualitatifs qui seront utilisés sans crainte par les enfants, les personnes âgées, nos concitoyens en situation de handicap... »

Obs N° 1380 du registre numérique M. BOCCALETTI

« ... Suggestions pour améliorer les transports - retour à la gratuité des parkings en gare - optimiser les lignes et horaires de bus pour proposer une desserte améliorer des trains - mieux intégrer la place des vélos dans les trains - mieux informer les voyageurs. »

Obs N° 1 du registre de Fontainebleau M. LEBEAU

« ... J'habite à Vieux Champagne. Désirant ne pas utiliser la voiture, je prends un TAD, ou me rends à Maison-Rouge Pavé du Roy prendre le bus 7704 pour ensuite prendre le train. Je souhaite voir le nombre de voitures diminuer (sécurité) et voir augmenter les offres de transport public. Le TAD est intéressant, mais il y a parfois des bugs dont un qui m'a empêché de prendre le service pendant 3 mois. Vieux Champagne se trouve entre Provins et Nangis. »

Réponse du maître d'ouvrage

En préambule, le renforcement de l'intermodalité est un des objectifs centraux du Plan des mobilités, porté tout au long du Plan et en particulier dans l'axe 6. Pour rappel, le plan prévoit à horizon 2030 la rénovation d'une centaine de pôles d'échanges, un objectif de 140 000 places vélo à proximité des pôles, la création de 10 000 places de stationnement supplémentaires dans les parkings relais... toutes ces mesures permettront d'améliorer substantiellement les trajets en

intermodalités avec les transports collectifs. Il est important de noter que, l'espace autour des gares étant souvent contraint, l'aménagement d'équipements d'intermodalité et la priorisation entre les équipements (parkings relais, stationnement vélo, éco-stations bus) est à apprécier selon les spécificités propres au contexte urbain (voir les réponses relatives aux parkings relais dans le Thème 5).

Concernant la coordination des horaires entre trains et bus locaux, l'optimisation est toujours recherchée lors de la définition de l'offre ; néanmoins, il n'est pas toujours possible de garantir les correspondances en cas de retard de train, car cela complique l'exploitation et entraîne des retards en cascade sur toute la ligne de bus.

En cas d'incident, des solutions de substitution adaptées sont toujours recherchées et l'information voyageurs adaptée pour limiter au plus l'impact de ces situations perturbées sur les voyageurs et les ruptures de trajet trop importantes (actions 1.2 et 1.6).

Concernant la coordination tarifaire, la révolution tarifaire et billettique entreprise depuis le 1er janvier 2025 permet de simplifier le parcours des voyageurs occasionnels comme réguliers, par exemple avec la généralisation du Navigo Liberté + qui offre les correspondances entre les modes train / métro / RER et les bus / tramways.

Concernant les observations relatives au développement du réseau de mass transit, qui permet de créer de nouvelles correspondances ferroviaires, de nombreux projets sont inscrits au SDRIF-e et sont actuellement à l'étude. Toutefois, pour la plupart, leur mise en service ne pourra être effective qu'à un horizon postérieur à 2030 et ces projets ne sont, à ce titre, pas inclus au Plan des mobilités qui ne comporte que les projets dont la mise en service est prévue pour l'horizon 2030. La carte des projets inscrits au SDRIF-e pourrait être intégrée dans la version finale du Plan pour rendre compte des différents projets étudiés pour le plus long terme.

Il convient enfin de rappeler que la mise en service du Grand Paris Express et d'autres projets structurants de mass transit est systématiquement accompagnée de restructurations des réseaux de bus environnants, pour éviter les doublons sur les portions parallèles et répondre à de nouveaux besoins de rabattement et de déplacements (mesure 1.3.2).

Commentaire de la commission d'enquête

Le maître d'ouvrage rappelle l'importance de l'axe 6 avec le renforcement de l'intermodalité tout en différenciant les enjeux de mobilité des habitants des territoires les moins denses jusqu'à ceux de l'hypercentre. Compte tenu de l'hétérogénéité des besoins, le PDMIF mentionne la nécessité de proposer des solutions de mobilité adaptées aux contextes territoriaux en laissant une place décisionnaire prépondérante aux communes et aux EPCI.

L'objectif annoncé de 140 000 places de vélo à proximité des pôles et la création de 10 000 places de stationnement voiture supplémentaires dans les parkings relais est apprécié par la commission d'enquête. Cependant il serait souhaitable d'avoir des précisions sur la répartition annoncée de ces emplacements au niveau des territoires ainsi que sur les calculs ayant conduit à ces évaluations.

Le fait d'avoir souligné que l'espace était souvent contraint à proximité des gares, laisse à penser que des difficultés de création de parkings-relais sont envisageables. La commission d'enquête estime que les documents d'urbanisme devront répondre sur ce point. (C f thème N°6

Le maître d'ouvrage est bien conscient que la coordination entre les horaires de train et de bus est un véritable défi et que le moindre retard entraîne une chaîne de dysfonctionnements dans les correspondances qui peuvent vite devenir un casse-tête pour l'utilisateur et un repoussoir pour l'utilisation des transports en commun. La mise en place d'un outil réactif au service de l'utilisateur pour l'aider à choisir la meilleure solution alternative, par le biais d'une application nomade, pourrait s'avérer utile. Les réorientations par le biais d'annonces vocales et/ou de panneaux lumineux devraient être développées.

La commission prend acte de la proposition d'intégration de la carte des projets inscrits au SDRIF-e dans la version finale du Plan pour rendre compte des différents projets étudiés pour le plus long terme.

La commission prend acte du rappel par le maître d'ouvrage dans sa réponse des différentes mesures prévues dans le Plan de mobilité pour tenir compte des besoins spécifiques des communes rurales. Il s'agit en particulier d'offrir des mobilités alternatives à la voiture individuelle, notamment par la mise en place de services de transport à la demande dans toutes les zones où un besoin de desserte complémentaire à l'offre régulière de transports en commun est identifié.

Le maître d'ouvrage rappelle utilement dans sa réponse les mesures prévues à ce titre ; tout en rappelant que le Plan de mobilité n'a en effet pas vocation à définir la desserte fine des territoires. Ce travail doit s'effectuer conjointement entre Île-de-France Mobilités et les collectivités locales et les opérateurs de transport.

2.4.1. Questions complémentaires de la commission d'enquête :

Question N° 1 :

Un organe unique, comprenant à la fois les gestionnaires des infrastructures et des services de transports ainsi que les représentants des usagers, pour la prise en charge des intermodalités ne pourrait-il pas être mis en place afin de fluidifier les trafics intermodaux en agissant sur les horaires et en décidant des équipements nécessaires pour passer d'un mode à un autre (parkings relais, nœuds de transferts etc...).

Réponse du maître d'ouvrage

En tant qu'autorité organisatrice unique des mobilités en Île-de-France, Île-de-France Mobilités joue un rôle de coordination dans les problématiques d'intermodalité. A ce titre, elle pilote les études de réaménagement des pôles nécessitant des interventions majeures dans le cadre d'une vision prospective des flux. Pour les pôles où les enjeux sont plus limités, dont la responsabilité des études incombe aux collectivités locales gestionnaires de voirie, Île-de-France Mobilités établit des guides pour la conception d'équipements d'intermodalité (parkings relais, stationnement vélo, etc.) et définit des labels comportant des critères à respecter pour recevoir des subventions, afin d'assurer une homogénéité dans le traitement de ces problématiques tout en tenant compte des contextes locaux. En outre, Île-de-France Mobilités est très fréquemment en contact avec les associations d'usagers, qu'elle concerta régulièrement sur leurs attentes vis-à-vis du réseau de transports.

Commentaire de la commission d'enquête

La commission prend bonne note qu'IDF Mobilités coordonne les problématiques d'intermodalité afin d'assurer une homogénéité dans le traitement de ces problématiques tout en tenant compte des contextes locaux. Elle prend acte de la concertation régulière entre IDF Mobilités et les usagers des transports.

Question N° 2 :

Pour les transports par bus, des fréquences de passage plus importantes ainsi que des véhicules plus petits mieux adaptés aux centres villes sont plébiscités. Sans concurrencer le TAD, ces demandes d'usagers ne pourraient-elles pas être satisfaites après concertation et notamment modulées suivant les heures de la journée ?

Réponse du maître d'ouvrage

La fréquence de passage des bus est définie en fonction du trafic voyageur attendu. Dans certains centres urbains où la voirie est très contrainte, le gabarit du matériel roulant bus peut

effectivement être adapté. Toutefois, il n'est pas possible de multiplier les petits véhicules de transports collectifs, sous peine d'encombrer encore plus les voies urbaines. En outre, augmenter la fréquence et le nombre de véhicules nécessite la mobilisation de plus de conducteurs, ce qui pose la question de l'équilibre économique du transport public.

Commentaire de la commission d'enquête

La commission comprend l'argument de l'impossibilité de multiplier les petits véhicules de transports collectifs sous peine d'encombrer encore plus les voies urbaines. Cependant, à certaines heures creuses, l'utilisation d'un matériel roulant plus petit (mini bus), pourrait s'avérer plus économique.

La question de l'équilibre économique du transport public est un débat politique relatif à la notion de service public qui ne peut être tranché dans le cadre de cet avis.

Question N°3

L'apaisement des autoroutes urbaines situées en « cœur d'agglomération » ne fait pas l'objet d'un traitement spécifique dans le plan de mobilité malgré les études approfondies réalisées, notamment par l'Institut Paris Région. Qu'est-il prévu par le maître d'ouvrage pour développer cet axe ?

Réponse du maître d'ouvrage

Le devenir du réseau magistral, composé des autoroutes et voies rapides du réseau routier national en Île-de-France ainsi que du Boulevard périphérique, est traité dans l'axe 7.

La mesure 7.1.1 en particulier précise que l'évolution potentielle de la vocation de certains axes du réseau magistral, visant notamment à réduire la place de la voiture, ne pourra être envisagée qu'après l'achèvement de la rocade de métro autour de Paris constituée par la ligne 15 du Grand Paris Express, qui permettra d'offrir aux Franciliens une véritable alternative modale performante et de haute capacité, et sous réserve d'études démontrant l'absence d'impact significatif sur les conditions de circulation. Ainsi, l'apaisement des autoroutes urbaines ne peut être envisagé avant cet horizon.

Le Plan des mobilités prévoit toutefois des évolutions du réseau magistral à plus court terme, par l'optimisation de l'utilisation de sa capacité grâce à une utilisation plus multimodale, en particulier avec la mise en place de voies réservées aux transports collectifs et aux véhicules en covoiturage (action 7.3). Par ailleurs, des expérimentations sur la régulation des vitesses sur certains axes de ce réseau, dans un objectif de sécurité ou de meilleure régulation du trafic sont prévues (mesure 7.1.2).

De façon plus générale, la réduction des nuisances du réseau magistral pour les riverains doit être recherchée, en particulier dans le cœur de l'agglomération, notamment par la protection contre les nuisances sonores. C'est l'objet de la mesure 7.5.1 du Plan des mobilités. Outre l'élaboration et la mise en œuvre de Plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE), des secteurs prioritaires de bruit routier ont été identifiés à l'échelle régionale afin de prioriser les opérations au-delà de l'échelle de l'infrastructure ou de l'intercommunalité. Des études phoniques et des mesures de résorption adaptées doivent être réalisées ou planifiées pour chacun de ces secteurs prioritaires. 100 secteurs de bruit routier et ferroviaire prioritaires vont ainsi être traités dans le cadre du Plan anti-bruit de le maître d'ouvrage Île-de-France.

Commentaire de la commission d'enquête

La commission prend acte que la problématique de l'apaisement des autoroutes urbaines en « cœur d'agglomération » ne pourra être traitée qu'ultérieurement après l'achèvement de la ligne 15 du GPE. Dès à présent, des aménagements du réseau magistral sont prévus tels qu'une utilisation plus multimodale avec la mise en place de voies réservées aux transports collectifs

et au covoiturage ainsi que des expérimentations sur la régulation des vitesses sur certains axes de ce réseau.

2.5. THEME N° 5 POLITIQUE TARIFAIRE ET SUBVENTION

2.5.1. Politique tarifaire

Si l'offre nouvelle mise en place de 2,50 € est généralement plébiscitée, une cinquantaine d'observations relève qu'il existe encore des disparités en fonction de l'endroit d'Ile de France où l'on habite ou que le nombre de cartes de transport nécessaires ne simplifie pas la mobilité dans les transports en commun. Par ailleurs certaines observations font état de la difficulté pour les touristes de se rendre sur les lieux les plus emblématiques ou de conditions tarifaires non adaptées aux touristes (CF thème 5 sur les généralités concernant cette problématique)

C'est ainsi que l'on peut citer :

Obs N°49 du registre numérique M. DURAND :

« Le tarif unique des transports en commun est un excellent signal dans ce sens pour permettre au plus grand nombre de privilégier les transports en commun. L'offre, et notamment la fréquence, doit suivre afin de ne pas décourager les comportements vertueux ».

Obs N°60 du registre numérique Mme LA ROG :

« Le nouveau système de tarification des transports en commun d'île de France a été très mal pensé. S'il s'agissait d'encourager les utilisateurs à prendre davantage les transports parisiens, c'est sans aucun doute un échec. En effet, comment sommes-nous passés de tickets plus une carte Navigo à trois cartes de transport, dont même l'employée RATP de ma station ne pouvait pas m'en expliquer le fonctionnement ni leur finalité. Ce n'est pas ce que j'appelle une simplification du système. Si la carte Navigo a un A marqué derrière, alors on ne peut pas acheter de tickets virtuels à l'unité, mais s'il n'y a pas de A alors c'est possible. Le carnet n'existe plus, on ne peut acheter que 9 tickets à un prix qui a presque doublé, mais ils sont chargés sur une carte différente des deux autres (la Navigo à l'année et la Navigo pas à l'année). Cela dit si l'on est débité à la fin du mois, sur l'autre carte ou bien la Navigo pas à l'année, alors c'est moins cher... c'est d'un compliqué et ne peut apporter que confusion auprès des passagers, surtout les personnes âgées ! C'est délirant. De plus, pour les Parisiens qui prennent le métro occasionnellement mais quand même souvent (car tout le monde ne va pas forcément au bureau chaque jour, pour ceux qui travaillent encore), et parfois pour de courtes distances, le nouveau tarif de 2,50€ par trajet est rétrograde. Cela n'encourage pas à prendre le métro plus fréquemment s'il est plus cher. Pour encourager les gens à lâcher leur voiture, il faut plutôt faire l'inverse et apporter des avantages. Dans toutes les autres grandes villes, le ticket a une durée de validité, qui fait que l'on peut monter et descendre plusieurs fois pendant un certain laps de temps et l'amortir »

Obs N°63 du registre numérique M. FRANCK :

« Pour les déplacements occasionnels en transports en commun pour les seniors qui veulent se rendre d'un point A à un point B, difficile de s'y retrouver dans les différents tarifs et billets proposés.

Pourquoi ne pas mettre en place un seul et unique titre de transport pour voyager en IDF et dans les métros parisiens et en vente dans les guichets des gares avec un agent et non pas avec des automates ou autres applications téléchargeable sur son smartphone qu'une personne âgée n'a pas obligatoirement en sa possession ?»

Obs N°87 du registre numérique M. MINJOULAT-REY :

« Les tarifs sont également à réduire davantage pour que le volume des déplacements en voiture diminue. C'est un investissement significatif à réaliser, mais il en vaut la peine et

pourra être compensé par l'augmentation des usagers si l'offre transports publics est vraiment compétitive. »

Obs N°93 du registre numérique Mme BUZON :

« Le coût m14 aéroport. Habitant le quartier cite jardins d'Orly m14 Thiais Orly, il est inconcevable de payer 13 euros par personne pour un arrêt pour l'aéroport »

Obs N°111 du registre numérique ANONYME :

« Quant à la tarification, baisser les prix et une gratuité pour les collégiens, lycéens et étudiants ainsi que les chômeurs en recherche d'emploi ».

Obs N°127 du registre numérique Mme LAVANANT :

« Le pass Navigo/un ticket T+ devrait permettre de se garer à tarif avantageux près d'une gare métro ou RER pour rejoindre facilement Paris en laissant sa voiture »

Obs N°168 du registre numérique ANONYME :

« Il est absolument essentiel de renforcer efficacement et rapidement l'offre de transport en commun, et de faciliter l'accès avec des tarifications raisonnables »

Obs N°188 du registre numérique M. (ou Mme) DANTANT :

« Pourquoi les tramways ne font-ils pas partie de la tarification "train/RER" ? »

Obs N°194 du registre numérique M. HACHETTE :

« Je pense que les tarifs de trajets inter-régionaux vers les régions voisines d'Ile de France pourraient être largement simplifié (accord inter-régions pour que le Navigo puisse être utilisé dans le sens aller et retour par exemple Paris>Château-Thierry et Château-Thierry>Paris) ».

Obs N°237 du registre numérique ANONYME :

« La simplification de la tarification appliquée depuis le 1er janvier est préjudiciable aux usagers qui ont achetés des carnets de tickets carton d'avance avant cette réforme et qui n'auront pas l'occasion de les utiliser avant le 31/12/25. Les tickets T+, origine/destination voire Mobilis (?) non utilisés seront perdus,

Les usagers qui utilisent ces billets sont des usagers occasionnels et certains n'utilisent les transports en commun qui rarement sur une année, il est donc probable qu'il leur restera des tickets carton en fin d'année, et ce sera donc une perte d'argent pour ces usagers. Ceci n'est pas normal, car aucune information sur une date de péremption n'est indiquée, ni sur le ticket, ni lors de l'achat.

Je vous demande donc d'offrir une solution non dommageable et en tout cas beaucoup plus longue ou un remboursement pour les usagers à qui il restera des tickets après le 31/12/25 »

Obs N°253 du registre numérique Mme KIM :

« Avec la nouvelle tarification, je souhaiterais vous faire part de 2 remarques : - il existe encore des pièges tarifaires, correspondances RER, Métro ou Bus, tramway, les validations ne sont pas acceptées sur certaines lignes. Je rencontre des refus de passage alors que je suis en correspondance dans le délai prévu. - je suis épouse d'agent Ratp ; je bénéficiais du tarif réduit uniquement sur le réseau Ratp (bus, Tw et Métro). Avec la nouvelle tarification, j'ai perdu cet avantage. Je ne suis pas la seule cliente lésée avec la nouvelle tarification. Que comptez-vous faire pour nous ?»

Obs N°257 du registre numérique M. BOODOO :

« Un Navigo unique (physique et dématérialisé), sur lequel il serait possible de charger tous les forfaits et tickets, et les abonnements Vélib' (cela irait du Navigo mensuel au liberté + en passant par le ticket aéroport ou Ticket tram-train, qui nécessitent autant de supports physiques différents à l'heure actuelle).

- La possibilité de prendre un Vélib' avec la CB ou un Navigo (physique ou dématérialisé) qui détecterait automatiquement le tarif à appliquer s'il n'y a pas d'abonnement Vélib' souscrit.
- Tous les Navigo devraient être disponibles sur smartphones, y compris l'annuel et le liberté + »

Obs N°330 du registre numérique M. BERAHAL :

« Je pars beaucoup à Paris avec le métro 14 mais le métro desserve jusqu'à l'aéroport d'Orly alors qu'il y a une possibilité de le prolonger jusqu'à Morangis ou d'ouvrir une station pour le métro 18, et concernant le RER D il y a une possibilité de réduire le temps entre les stations en desservant juste les stations les plus fréquentées comme Juvisy Corbeil Essonne je veux dire comme le système du RER C, et pour les jeunes et les familles nombreuses qui voyagent occasionnellement nous demandons un tarif réduit SVP parce que pour une famille de 5 personnes qui veut aller en métro ça lui coûtera 25 euros aller-retour ! Et nous voulons bien que le projet du Grand Paris Express sera terminé à l'heure sans retard parce que ça nous rend désespéré, et nous demandons des aides pour l'achat de trottinette électrique ou de vélo

Obs N°380 du registre numérique ANONYME :

« Des tarifs incitatifs (pas comme actuellement) ».

Obs N°382 du registre numérique M. LUCCI :

« Aller au-delà du changement de tarification effectué en 2025 et mettre en place un unique billet que ce soit pour le bus ou le train.

Autoriser les chiens (y compris de grande taille) dans tous les transports en commun d'Ile-de-France, y compris dans les bus, comme cela se fait dans d'autres villes de France (Grenoble, etc.) et à l'étranger (Oslo, etc.) en conservant la gratuité pour les animaux ».

Obs N°394 du registre numérique Mme BRANNENS :

« Dans toutes les grandes villes il est en général possible de voyager sur tous les modes de transport à l'aide d'un seul ticket pendant une durée limitée (en général 1h). Paris est la seule ville où il faut acheter 2 tickets si l'on passe du métro au tram ou au bus.

Revenez au ticket unique pour TOUS les modes de transport : bus, métro, train et tram !!!»

Obs N°396 du registre numérique M. SAVIER :

« Je trouve toutefois qu'il manque une tarification préférentielle pour les jeunes actifs (j'ai un fils qui vient de terminer ses études et qui cherche un emploi), il doit payer plein pot et les modalités pour se faire rembourser une partie de son pass Navigo sont très compliquées et incertaines.

De la même manière je trouve que le prix pour les enfants de moins de 11 ans reste élevé »

Obs N°407 du registre numérique MAIRIE des Loges en Josas :

« Le changement des modalités d'achats du titre de transport et l'ouverture à l'ensemble de l'Île de France, en particulier via les cartes Navigo et en mode dématérialisé est attendue depuis longtemps. Sa mise en service au 2 janvier 2025 sera un progrès majeur ».

Obs N°424 du registre numérique Mme EMILIE :

« Dernièrement en voulant acheter un carnet de tickets de métro me permettant de naviguer en métro, tramway ou bus, j'ai eu la fâcheuse surprise d'apprendre que désormais ce ticket n'existait plus. Seul choix offert soit prendre un billet combiné métro train RER pour 2,50 euros valable jusqu'en zone 5 pour le même tarif soit acheter un billet bus tramway pour la somme de 2 euros. Cette décision du Conseil Régional Île de France est injuste discriminatoire et antidémocratique ; elle crée en effet deux classes de citoyens en Île de France : ceux utilisant RER, train bénéficiant d'une baisse tarifaire et ceux n'utilisant que le métro subissant eux une hausse tarifaire quasiment du quart du prix du billet antérieur

Comment comprendre cette injustice ? Pour quelle raison avoir supprimé l'accès métro au ticket bus et tramway à 2 euros ? Pourquoi devrais-je payer pour les citoyens venant des zones plus éloignées et utilisant des moyens de transport plus onéreux »

Obs N°432 du registre numérique Mme FICHEBIN :

« Prévoir un tarif unique quel que soit le mode de transport avec la RATP pour simplifier la tarification, et offrir la possibilité de garder le même titre de transport quand on passe du bus au métro (ou inversement) ».

Obs N°433 du registre numérique ANONYME :

« Le tarif du train unique est vraiment une très bonne chose et réinvite à prendre le train pour se déplacer mais pour les voyageurs occasionnels, il est difficile de trouver une place de stationnement non payant et les tarifs sont avantageux pour les abonnements mensuels moins pour un jour ponctuellement. J'en ai donc pour plus cher de parking que de train ».

Obs N°434 du registre numérique ANONYME :

« Simplifier la tarification des usagers de proche province ».

Obs N°460 du registre numérique M. DUCHOISELLE :

« Maintenir la vente des tickets carton, les plus pratiques pour les voyageurs occasionnels ou étrangers, l'obtention des supports numériques n'étant pas simple surtout quand il n'y a pas de guichets humains »

Obs N°464 du registre numérique Mme MUNSCH :

« Si on peut ainsi effectuer un trajet Paris-Melun pour 2,00 €, se rendre du Pont de Billancourt à Paris centre revient donc à 2,50 € pour la part du trajet en bus, auxquels s'ajoutent les 2 € du tarif métro, soit un total de 4,50 €. Cette tarification crée ainsi une inégalité d'accès au détriment des communes limitrophes qui ne trouve aucune justification (longueur du trajet). L'adoption d'un tarif unique, quel que soit le mode de TC et autorisant une correspondance intermodale (bus-métro, bus-RER, bus-tram, tram-métro, par exemple) serait moins discriminatoire et donc, plus incitative à l'usage des TC, notamment dans l'hypercentre »

Obs N°509 du registre numérique ANONYME :

« Pourquoi réserver la liberté + aux seuls franciliens ? Je pense que c'est une erreur. Aussi, au regard de la nouvelle tarification, a quand l'open payement sur le réseau le maître d'ouvrage ? Cela faciliterait grandement l'accès au réseau pour les touristes ».

Obs N°519 du registre numérique ANONYME :

« Axe 9 : proposer des stationnements au niveau des gares RER ou parc relais avec une tarification incitative lorsqu'on valide un titre de transport comme c'est le cas au Pays-Bas. Actuellement, le coût du stationnement est décourageant pour laisser son véhicule dans un parc relais ».

Obs N°532 du registre numérique ANONYME :

« Or, les habitants de l'Yonne sont tournés vers Paris et veulent retrouver des trains directs vers Paris y compris le week-end, ne pas avoir à utiliser la voiture jusqu'à la première gare francilienne, avoir juste un complément à payer en plus du pass Navigo...

Ainsi, la mauvaise qualité des transports bourguignons et l'absence de coordination tarifaire entre les régions, poussent de nombreux usagers icaunais à utiliser la voiture jusqu'à Montereau, voire au-delà, nécessitant un investissement de l'Ile-de-France pour gérer la circulation jusqu'à ces gares et les coûts générés par ce besoin de stationnement supplémentaire ».

Obs N°556 du registre numérique M. LETELLIER :

« Je soutiens fortement l'installation de navettes fluviales afin de proposer dans le Grand Paris une liaison de transport fluvial de passagers entre Alfortville et Issy-Les-Moulineaux avec plusieurs escales à Paris. Par ailleurs, comme de nombreux élus et élues franciliens, je soutiens le projet d'un véritable transport fluvial de passagers - qui inclut bien évidemment les touristes – plutôt qu'un service uniquement touristique dont les coûts ne semblent pas correspondre à un usage régulier ou quotidien. Il apparaît donc essentiel d'insister sur le fait que doit être privilégié un véritable service régulier de transport de voyageurs, qu'il s'agisse de trajets touristiques, pendulaires ou domicile-travail. Le choix devrait se porter sur une proposition économique permettant un accès facilité aux voyageurs réguliers, avec une tarification adaptée en ce sens ».

M. Obs N°561 du registre numérique GAUTIER :

« A quand une tarification des transports en commun responsable ? C'est-à-dire : non pas faire du clientélisme politique en baissant artificiellement le prix du billet pour les jeunes, les personnes âgées, etc. mais un tarif réel et responsable qui couvre au moins 100% du coût d'exploitation. Arrêtons de matraquer les contribuables s'il vous plaît. Responsabilisons les utilisateurs. Une tarification juste est une tarification où chacun paie en fonction du coût qu'il engendre par son utilisation libre et personnelle des transports. D'accord pour harmoniser le prix des billets dans un processus de simplification (plutôt que de payer au km parcouru) mais dans ce cas faite une moyenne réaliste et non pas les 2€ qu'on essaie de nous faire accroire ».

Obs N°582 du registre numérique Mme KONRAT :

« Tout d'abord, merci pour cette baisse de la tarification des transports qui est particulièrement intéressante pour nous banlieusards. Je pense que grâce à cette nouvelle tarification j'économiserai en moyenne 15 euros par mois par rapport au Navigo annuel senior ».

Obs N°677 du registre numérique M. MORVAN :

« Comment favoriser l'usage des transports en commun quand la région augmente le tarif du pass Navigo au-delà de l'inflation pénalisant les salariés modestes.

Stoppez ces hausses, établissez un barème de contribution des employeurs en fonction du salaire.

Obligez les employeurs à contribuer à 5/7^{ème} et non 50%. ».

Obs N°723 du registre numérique ANONYME :

« Il apparaît donc essentiel d'insister sur le fait que doit être privilégié un véritable service régulier de transport de voyageurs, qu'il s'agisse de trajets touristiques, pendulaires ou domicile-travail. Le choix devrait se porter sur une proposition économique permettant un accès facilité aux voyageurs réguliers, avec une tarification adaptée en ce sens ».

Obs N°736 du registre numérique Mme MEYER :

« Il faut conserver l'Orlyval, garder une liaison Antony-Orly et l'intégrer au Pass Navigo. Pourquoi un Parisien peut se rendre à Orly avec son pass Navigo mais un Francilien n'habitant pas à Paris doit payer un supplément en passant par l'Orlyval ?

C'est une question d'équité de desserte et de tarif, qui irait dans le même sens que le tarif unique (que je trouve d'ailleurs très bien car tourné vers l'ensemble des Franciliens et non pas juste les Parisiens) ».

Obs N°744 du registre numérique ANONYME :

« La billettique a été considérablement simplifiée en janvier 2025, c'est déjà très positif, en particulier pour nos collègues provinciaux de passage en Ile-de-France, pour qui la complexité de la tarification était un frein.

Il reste cependant difficile de produire des justificatifs d'achat et de déplacement pour le remboursement des frais professionnels.

D'un côté un Obs justifiant du nombre de titres et du montant payé.

D'un autre côté une capture d'écran de l'application « Bonjour RATP » justifiant de l'heure de validation d'un titre (mais pas le lieu).

Aucun justificatif de validation si on utilise un Passe Navigo physique.

Il faudrait pouvoir produire un justificatif précisant la date, l'heure, le trajet (au moins la station de départ) et le coût.) ».

Obs N°766 du registre numérique Mme PEDEFLOUS :

« Je propose donc l'instauration d'une tarification différenciée en fonction du poids ou du gabarit des véhicules particuliers, comme cela se fait déjà dans certaines villes françaises et européennes. Cela permettrait ainsi de dissuader certaines personnes d'acheter ce genre de véhicules polluant et, pourquoi de développer des projets écologiques grâce aux recettes de cette taxe ».

Obs N°774 du registre numérique ANONYME :

« Action 1.8. : Poursuivre la modernisation de la billettique et de la tarification francilienne

Améliorer la communication : lorsque l'on utilise le TAD, en règle générale, il faut alors utiliser deux bus (cas pour se rendre de Maincy à la gare), il n'y a pas d'information claire sur le fait de n'utiliser qu'un seul ticket pour ce trajet.

Améliorer l'interconnexion bus, train : Il serait judicieux de pouvoir acheter un billet unique Maincy-Paris (bus+ train) ».

Obs N°817 du registre numérique ANONYME :

« Et aussi, le pass liberté+ est une grande réussite, l'étendre à d'autres régions serait un réel atout sans avoir à acheter un billet à Dreux (par exemple) pour se rendre à Paris. Les 15EUR pourraient être débités directement sur la carte (même si 2.50EUR serait une affaire !). ».

Obs N°824 du registre numérique Mme ROBBE :

« Je souhaite attirer votre attention sur la facturation du pass liberté+ lors de correspondances, exemple : sur le trajet Sermaise -Paris si direct par le RER C une facturation par contre si on prend le RER C jusqu'à Dourdan puis le Bus Dourdan-Massy puis le RER B jusqu'à Paris cela correspond à 3 facturations pourtant on a fait le même trajet sans plus de temps ! De même dans le sens retour : je prends le métro jusqu'à Austerlitz, là pas de correspondance pour Sermaise, obligation d'aller à pied à la gare de Lyon pour reprendre un RER vers Juvisy, à nouveau 2 facturations ! Double punition !

Quelques endroits sont exemptés de double facturation mais ils sont peu nombreux par rapport aux multiples situations qui demandent plusieurs validations, cela rend les tarifs inégaux en fonction des trajets. Il me semblerait plus juste que la facturation soit valable un certain temps dans lequel on peut prendre différentes correspondances avec sorties ou non sans être facturé plusieurs fois d'autant que les travaux ou autres perturbations obligent régulièrement à changer l'itinéraire !».

Obs N°833 du registre numérique M. LEPRÊTRE (Dans pièce jointe) :

« · La question des tarifs de transport, notamment vers les aéroports, soulève des préoccupations majeures. L'augmentation des tarifs sur ces trajets pèse lourdement sur les usagers occasionnels et accentue une fracture entre les populations ayant accès à ces infrastructures et celles qui en sont exclues. Une tarification plus juste et accessible est essentielle pour garantir l'équité entre les usagers franciliens. De plus, cette question accentue les phénomènes de parkings illégaux d'Athis-Mons à Vitry-sur Seine ».

Obs N°835 du registre numérique M. DE DINECHIN

« Il faut régulariser l'achat de billet pour les bouts de lignes ferroviaires Malesherbes, Château-Thierry, Creil, Gisors.....Moi je voyage toujours gratuitement car il n'y a pas moyen d'acheter de billets panachés IDF région aussi bien aux guichets, sur les automates que sur SNCF Connect ou TER. Dernier exemple impossible d'acheter un billet La Ferté sous Jouarre (S et M) Nogent l'Artaud (Aisne) au guichet de la gare de Chelles. Service assuré par un Transilien Paris est Château-Thierry ».

Obs N° 858 du registre numérique M. PELISSIER au nom de la FNAUT 1.3.1

« Action 1.8 Poursuivre la modernisation de la billettique et de la tarification francilienne

Il convient de prolonger la récente « révolution billettique » francilienne par une coordination avec les régions voisines afin de permettre aux « navetteurs » de disposer de titres de transport intégrés. On rappellera à cet égard les sujétions provoquées par la non coïncidence entre le réseau Transilien et les limites géographiques de la région Île-de-France.

Il convient également de développer les possibilités de paiement direct en carte bancaire comme c'est le cas dans de nombreux réseaux de transports.

Il est positif de prévoir de réfléchir à des solutions adaptées aux groupes, notamment scolaires (page 175) -

La possibilité pour des habitants de province d'utiliser le titre Liberté + doit être envisagée ».

Obs N°877 du registre numérique ANONYME :

« 2 - Il faut prendre les transports, soit, mais c'est hors de prix !

En 2025, 1 ticket de métro n'est pas compatible Paris, intra-muros avec un bus et un tramway ! ».

Obs N°984 du registre numérique ANONYME :

Tarification ; Pourquoi une tarification différente métro/Bus ? Il n'y a pas que des parisiens, il y a aussi les banlieusards qui sont donc obligés d'acheter deux pass : Un pass bus et un pass métro. Pourquoi ne pas unifier ?

Obs N°987 du registre numérique ANONYME :

« Poursuivre l'harmonisation des tarifs bus-tram et Metro RER et un seul ticket quel que soit le transport. Ex Tram métro pour aller à Paris = 2€ + 2€50, car il faut deux tickets et non un seul ».

Obs N°990 du registre numérique ANONYME :

« Pourquoi ne pas installer un service de déplacement à la demande à un tarif raisonnable (5 à 6€ de l'heure ou pass Navigo pour les jeunes) tarif jeune /personnes âgées à 50%, Personnes à mobilité réduite (PMR) ? ».

Obs N°991 du registre numérique ANONYME :

« Tarifs des bus de ville trop élevés pour les enfants de 12 à 15 ans pour se rendre au collège. 2€ par trajet x 2 = 4€/jour x 140 trajets annuels = 560€ pour 1 enfant Rambolite ! Le pass annuel imagine R à 380 € qui permet d'aller à Paris quotidiennement est inutile pour cette tranche d'âge et trop cher pour faire maximum 4 km/trajet.

Il faudrait proposer une offre tarifaire pour les collégiens sur les trajets limités à la ville de Rambouillet et adapter la fréquence des bus aux heures d'affluence ».

Obs N°1008 du registre numérique M. MERCIER :

« Il faut enfin rompre avec l'augmentation continue de la tarification. L'avenir appartient à la gratuité des transports collectifs. Il faut en prendre le chemin sans tergiversation ».

Obs N°1045 du registre numérique M. MICHAU :

« Encourager une tarification incitative, notamment pour les publics précaires et les professionnels, en complément des aides régionales existantes ».

Obs N°1046 du registre numérique ANONYME :

« Tarification réduite pour les véhicules électriques

Nous proposons donc : Une tarification réduite du stationnement pour les véhicules électriques dans les parkings relais et les zones gérées par les collectivités. Ce dispositif, déjà mis en place dans certaines villes, enverrait un signal clair aux usagers ».

Obs N°1101 du registre numérique M. EDOUARD :

« Le plan des mobilités d'IDF ne va pas assez loin en ce qui concerne la tarification pour les personnes en situation de difficulté sociale : il convient de permettre une tarification du Navigo à 50% de réduction pour les demandeurs d'emploi afin de faciliter leur recherche d'emploi sur un secteur plus large que leur voisinage immédiat ».

Obs N°1123 du registre numérique M. EDOUARD :

« Il est nécessaire de maintenir la liaison ferroviaire Orlyval avec instauration d'une tarification vraiment identique à celle de la ligne 14 (Navigo applicable) et création de 4 stations intermédiaires entre Antony et Orly-1 (Antony-Lavoisier, Wissous, Rungis, Orlytech) ».

Obs N°1139 du registre numérique M. CHAUMARD :

« Il est nécessaire de maintenir la liaison ferroviaire Orlyval avec instauration d'une tarification vraiment identique à celle de la ligne 14 (Navigo applicable) et création de 4 stations intermédiaires entre Antony et Orly-1 (Antony-Lavoisier, Wissous, Rungis, Orlytech) ».

Obs N°1150 du registre numérique Mme RITMANIC :

« La tarification devrait être homogène (mêmes billets pour tous les transports collectifs comme pour les cartes Navigo) car il faut pouvoir se déplacer avec des correspondances simples entre les divers moyens de transport, dans les meilleures conditions, sans avoir à multiplier les billets, et au passage le coût, entre surface et sous-sol ».

Obs N°1076 du registre numérique ANONYME :

« Sur la tarification, le plan parle encore de ticket T+, ce qui montre qu'il n'est pas à jour, et donc aucun recul critique n'est donné sur la réforme récente de fin 2024. La tarification francilienne manque de cohérence dans les parcours utilisateur qu'elle permet. Les trajets restent aujourd'hui vus sous un angle éclaté, et l'intermodalité promise partout ne se reflète pas dans les titres de transport. Comment expliquer qu'une correspondance Bus/Ferroviaire coûte 4€50 ? Si le dézonage global de la tarification d'Île de France est compréhensible, le fait est que la tarification francilienne gagnerait à s'inspirer des pratiques d'Europe Centrale, où la tarification des transports en commun n'est pas une tarification au trajet mais une tarification zone/heure (comme à Prague) : un titre de transport n'est pas valable sur un trajet donné, mais permet d'accéder aux zones tarifées, à volonté sur une période donnée (deux heures par exemple). La tarification à la journée, au week-end ou à la semaine reste très peu attractive en Île de France ».

Obs N°1223 du registre numérique CEPAL-PALAISEAU :

« Tarification du Pass Navigo Nous demandons la suppression de la tarification spécifique pour les lignes de métro 14 et 18 depuis l'aéroport d'Orly qui rajoute un frein supplémentaire aux habitants de notre territoire dans leur usage du réseau de transports en commun ».

Obs N°1292 du registre numérique Mme BEJI :

« Inciter à se déplacer de manière multimodale passe notamment par la tarification et la billettique. Pourquoi avoir séparé les billets métro/RER et les billets tram/bus si on veut favoriser l'intermodalité ?

Suggestion de proposer un billet à la journée "multimodal" qui inclurait métro/RER - bus/tram ET vélib' ».

Obs N°1327 du registre numérique ANONYME :

« Pour la vraie Tarification unique bus/Tramway/métro/RER/téléphérique

Pour le bas carbone et inciter les gens à prendre les transports je propose qu'il y ait très rapidement un tarif unique pour combiner tous les modes de transports avec un seul ticket par voyage et non plusieurs entre le réseau de surface et souterrain. La double tarification n'encourage pas cette intermodalité je pense que beaucoup de gens ne prennent pas les transports à cause de ça.

Prenez les transports et vous verrez qu'un tarif unique (2 euros pour prendre le métro, le RER, le bus et le tramway avec un seul ticket pour un aller et un retour et pas deux comme maintenant) à plus d'avantages qu'on ne le croit ».

Obs N°1351 du registre numérique ANONYME :

« Je tiens à souligner au passage que la tarification Liberté + pose problème au niveau des correspondances et des temps de trajet (1h30 ! C'est trop court pour qui part d'une périphérie vers une autre périphérie, sans même parler des incidents de circulation ou de ralentissements). Par exemple utilisation d'un autobus après un trajet en RER etc... Tout cela ne peut qu'aboutir à de multiples facturations de façon totalement arbitraire ».

Obs N°1382 du registre numérique M. MAUGER :

« L'arrivée de la ligne 14 à l'aéroport d'Orly ne doit pas conduire à sa suppression.

Nous demandons que soient inscrits dans le PDMIF la pérennisation de la ligne Orlyval en une ligne de desserte locale, à tarification courante, avec la création de trois nouvelles stations à la gare Chemin d'Antony, à l'ancienne gare de Wissous et à la gare de Rungis La Fraternelle ».

Obs N°1 du registre de la commune de ST GERMAIN EN LAYE M. DUCHATEAU :

« Observation concernant la nouvelle tarification d'le maitre d'ouvrage.

1) l'impossibilité à 10% de la population francilienne d'acheter le pass Navigo liberté + faute de disposer d'internet ou d'adresse e-Obs ce qui fait que ces personnes âgées, pauvres ou non à l'aise doivent payer plus cher que les autres. Pour info, orange pour les personnes sans internet envoi le montant par sms, pourquoi ce que peut faire Orange ne peut pas être fait par le maitre d'ouvrage

2) il est bien noté que ces pass Navigo s'appliquent à toute l'IDF, et notamment proche de ses frontières où la fréquence est relativement réduite (1 train par heure ou encore moins),

Question : comment fait-on pour aller par exemple de Provins à Mantes-la-Jolie, ou de Bréval à Montereau ou de Survilliers à Rambouillet sans risquer de dépasser le délai de 2H où l'on serait considéré comme fautif voire délinquant □ ce délai est trop court, encore plus s'il y a suppression de train ou RER.

3) Pourquoi le maitre d'ouvrage s'évertue à suivre la culture RATP de séparer le transport lourd du léger (métro (bus), faite comme nombre de ville en province ou à l'étranger où l'ensemble des moyens est intégré (train-bus-tram- funiculaire- crémaillère fluvial), la clientèle va d'un pt A à un pt B, peu importe le mode. Ex ici même, il faut 2 tickets (pour ceux qui ne possèdent que le pass Navigo Easy) pour aller du Pecq à Saint Germain-Bel-Air ! Pourtant séparé de 2 stations. Idem pour tous ceux qui habitent le long des tramways ou bus

qui doivent remettre un ticket pour prendre le train ou RER D Faites comme à Lyon, Frankfurt, Basel ou Budapest. Merci beaucoup ».

Réponse du maitre d'ouvrage

Depuis le 2 janvier 2025, la tarification des transports a été simplifiée pour les voyageurs occasionnels. Auparavant, 50 000 combinaisons d'origines - destinations cohabitaient conduisant à une tarification complexe parfois piègeuse.

Il existe désormais deux formules.

1/ Pour les voyageurs très occasionnels, des titres de transport à l'unité sont disponibles selon deux types de tickets :

un ticket métro / train / RER à 2,50 € qui remplace des tickets dont le prix s'étalait entre 2,15 € et 5 €

un ticket bus / tram à 2 € qui remplace les tickets dont le prix était de 2,15 €.

Les règles d'usage de ces tickets sont identiques aux règles qui prévalaient auparavant. L'emprunt successif d'un bus ou tram puis d'un métro, train ou RER nécessite l'utilisation de deux tickets. Si le ticket de métro était identique au ticket bus, ce n'était pas le cas pour les déplacements hors Paris sur le train ou le RER.

Le tarif n'étant pas le même pour le bus/tram que pour le métro / Train / RER, il y a deux titres de transport distincts.

2/ Pour les voyageurs occasionnels qui souhaitent bénéficier de tarifs plus avantageux, l'inscription à la formule Liberté + est à privilégier. En effet, cette formule offre des prix réduits (-20 % dès le premier voyage) pour les tickets métro/train/RER (1,99 €) ou bus/tram (1,60 €)). Pour les déplacements utilisant le métro, train ou RER, l'utilisation de bus ou tram en complément est offerte. Pour bénéficier de cette formule, il faut s'inscrire et fournir un RIB : l'usager est débité à la fin du mois du montant correspondant à sa consommation effective de transport. 1 000 000 d'usagers se sont déjà inscrits à ce service. Des ajustements sont en cours pour régler les difficultés, peu nombreuses en proportion, qui sont apparues dans le décompte des titres de transport utilisés.

Il est à noter que la grande majorité des usagers des transports collectifs franciliens utilisent des abonnements et non des titres de transport occasionnel. Cette tarification n'a pas connu de modification au 2 janvier 2025.

Enfin, il existe de nombreux tarifs réduits (pour les jeunes, les seniors, tarification à caractère social).

Les comparaisons internationales avec les autres grandes villes européennes montrent que la tarification en IDF est dans la fourchette basse. Elle est donc incitative pour susciter du report modal.

Commentaire de la commission d'enquête

La commission d'enquête observe avec intérêt la simplification intervenue en début d'année dans la tarification des transports parisiens, et notamment l'introduction de la formule Liberté + qui ne débite qu'en fin de suivante mois les transports effectués au cours du mois suivant.

Elle regrette cependant que deux titres de transport distincts bus/tram et métro/train/RER continuent de cohabiter et souhaiterait qu'un titre unique permette d'utiliser l'ensemble des transports parisiens, ce qui devrait être possible avec les avancées informatiques.

Cette simplification est d'autant plus souhaitable avec la prochaine mise en service des lignes du Grand Paris Express qu'il conviendra d'inclure dans ce titre unique.

2.5.1.1. Questions complémentaires de la commission d'enquête :

Question N°1 :

Comme évoqué dans certaines des observations, le Pass métro est différent du Pass Bus. Quelles sont les raisons pour lesquelles il n'est pas possible d'éditer un Pass Bus unique pour les Bus et les Métros ?

Réponse du maitre d'ouvrage

La nouvelle tarification sépare les modes de transport de surface (bus et tramway) et ceux souterrains (métro, RER, transiliens, etc...). Il est tout à fait possible d'acheter des tickets bus / tram et des tickets métro / RER / train sur la même carte Easy ou sur un téléphone (ce n'est pas possible toutefois pour le titre aéroport).

En revanche, il y a bien deux tickets différents, ce qui constitue une simplification majeure par rapport aux trop nombreuses combinaisons tarifaires existant précédemment. Ces tarifs différents reflètent le fait qu'il est plus onéreux d'entretenir des modes ferrés que des modes circulant en surface.

Commentaire de la commission d'enquête

Les progrès informatiques devraient permettre d'inclure sur un seul titre les modes de transport de surface et les modes de transport souterrains quitte ensuite à répartir les sommes débitées entre modes ferrés et modes de surface.

Question N°2 :

Le Grand Paris Express devrait bientôt être fonctionnel (Ligne 15 Sud notamment en 2026). Quelle tarification sera mise en place ? Y aura-t-il un Pass unique pour RER, Grand Paris Express, Métros, Tramways, Bus et Téléphériques ?

Réponse du maitre d'ouvrage

La ligne 15 Sud et l'ensemble des lignes du Grand Paris Express sont classés dans la catégorie Métro / RER / train. Il sera donc possible de les emprunter avec un abonnement ou un ticket métro / RER / train ou une inscription au service Liberté +.

Les tramways, bus et le futur Câble 1 seront utilisables avec le ticket bus / tramway.

Commentaire de la commission d'enquête

La commission d'enquête réitère son souhait de mettre en place un seul titre de transport pour l'ensemble des transports parisiens débitant par modes de transport les sommes correspondantes.

Question 3 :

Est-il envisagé des accords tarifaires avec les régions limitrophes d'Ile de France pour permettre aux voyageurs frontaliers de la région Ile de France d'accéder aux transports franciliens à des conditions intéressantes ?

Réponse du maitre d'ouvrage

Des accords tarifaires avec les régions limitrophes sont déjà en place pour certaines d'entre elles, et en cours de discussion pour d'autres. L'objectif est de faciliter les déplacements des usagers résidant à proximité des frontières administratives de l'Île-de-France, en leur permettant d'accéder au réseau francilien dans des conditions tarifaires cohérentes et attractives. Les accords existants s'appuient principalement sur deux mécanismes.

La soudure tarifaire permet à un usager de combiner un abonnement régional avec un abonnement Navigo sur un même mois ou une même semaine. Ce dispositif est limité à une distance maximale de 75 kilomètres de la gare de tête parisienne.

L'acceptation tarifaire autorise l'usage des trains d'un réseau (TER ou Transilien) avec un titre de transport émis par une autre autorité organisatrice, sous certaines conditions.

Un accord de ce type est déjà formalisé avec les régions Centre Val de Loire et Hauts-de-France. Des simplifications et améliorations sont en cours de définition.

Commentaire de la commission d'enquête

La commission d'enquête n'ignore pas les difficultés inhérentes à la mise en place d'accords tarifaires avec les régions limitrophes d'Ile de France.

Elle apprécie donc les accords déjà formalisés avec les régions Centre Val de Loire et Hauts de France et demande au maître d'ouvrage de continuer à formaliser avec les autres régions limitrophes dont la région Normandie, la région Grand Est et la région Bourgogne Franche Comté et de simplifier autant que faire se peut les accords déjà formalisés.

2.5.2. Les investissements et les subventions

De nombreuses observations font observer que les travaux permettant la réalisation des infrastructures ferrées et/ou routières nécessitent des moyens financiers importants qui dépassent le cadre des moyens des communes et/ou des EPT.

C'est ainsi que l'on peut citer :

Obs N°42 du registre numérique ANONYME :

« Les subventions apportées sont trop sélectives :

Ex les pistes cyclables lorsqu'elles ne sont pas aux normes ne sont pas subventionnables alors que bien souvent les contraintes du foncier ne le permettent pas.

C'est trop restrictif ».

Obs N°166 du registre numérique ANONYME :

« La saturation dont souffre le RER B depuis des années, à laquelle s'ajoutent les difficultés d'exploitation ainsi que les retards d'investissements, imposent d'envisager de nouvelles solutions fortes et structurelles afin de décongestionner cette ligne ».

Obs N°191 du registre numérique M. MANOS :

« Nous sommes nombreux à vouloir adopter des modes de transport plus écologiques, mais l'insécurité routière liée au manque d'investissements en infrastructures cyclables nous freine. Nous attendons des solutions concrètes et courageuses pour développer une mobilité réellement durable en Île-de-France »

Obs N°209 du registre numérique Mme PHILIBERT :

« Lorsque je lis le contenu des investissements évoqués par le dossier sur les voiries, je n'y vois que de l'argent dédié aux chaussées et aux grands acteurs des circulations thermiques (DIRIF, CD) et rien de ciblé vers les acteurs quotidiens de l'accessibilité des voiries (Communes, EPCI) puisque chacun sait que les départements ne s'en occupe jamais.

Pourquoi laisser le sujet à la charge des départements sensés aider ces acteurs, dans une période longue où ils n'octroient plus rien, sur un sujet qu'ils ne priorisent pas financièrement puisque pas de leur ressort ?

Je suis surprise de ne pas voir le maître d'ouvrage aider les actions spécifiques aux piétons en contrôlant les projets comme elle le fait pour les cycles »

Obs N°223 du registre numérique M. DOS SANTOS :

« Je tiens à souligner le travail effectué ces dernières années, il est clair que des efforts sont entrepris pour améliorer le déplacement des franciliens et franciliennes, que ce soit en

transports en commun ou à vélo. Nous avons hâte de voir les résultats des investissements dans les infrastructures permettant de faciliter les trajets banlieue à banlieue également ! »

Obs N°407 du registre numérique CONSEIL MUNICIPAL DES LOGES EN JOSAS :

« L'électrification du parc n'est pas une solution parfaite, mais c'est un moyen rendu nécessaire pour atteindre les objectifs de la SNBC, raison pour laquelle elle est préconisée par le GIEC.

Il reste des barrières à lever et elles sont bien identifiées : prix d'achat ; manque de bornes de recharges, en particulier en habitat collectif. Il reste aussi des contradictions dans les politiques publiques qui sont menées, qui troublent la lisibilité de l'objectif et donc retarde la décision des utilisateurs et la volonté d'investissement public et privé : report éventuel de l'échéance européenne, soutien aux véhicules essence et diesel des flottes d'entreprises

La mise en accessibilité des lignes de bus prioritaires (mesure 3.1.2) est un objectif important que la Commune soutient. Elle soulève cependant une inquiétude quant au financement de cette mesure coûteuse dans le contexte budgétaire actuel »

Obs N°490 du registre numérique ANONYME :

« Trop d'investissements pour les transports en commun qui ne correspondent pas aux besoins des franciliens en périphérie de la région. Le réseau routier (sud Yvelines) est dans un état catastrophique.

Aucun investissement digne de ce nom (à part le Ring des Ulis) pour essayer de fluidifier la circulation en IDF.

Conclusion : Investissements sur la mobilité toujours réalisés en opposition des différents modes de transports (vélo, voiture, train/bus) et jamais en complémentarité (très peu de parking relais par exemple pour garer sa voiture auprès des gares et prendre les transports en commun) ».

Obs N°540 du registre numérique ANONYME :

« En revanche, je souhaite exprimer mon opposition au projet de Métro 19. Ce projet présente plusieurs inconvénients majeurs :

Un coût exorbitant : La construction de cette ligne nécessitera des investissements colossaux, alors que des solutions plus économiques et déjà en partie existantes, comme le prolongement du T11, permettraient d'améliorer les mobilités avec un impact budgétaire bien moindre »

Obs N°605 du registre numérique M. GUILBERT :

« Si le budget de le maître d'ouvrage Île-de-France était le reflet des besoins des Franciliennes et Franciliens il devrait favoriser la mobilité, réduire les embouteillages et supprimer les pistes cyclables prioritaires pour redonner plus de place aux mobilités partagées »

Obs N°752 du registre numérique M. LE MENS :

« Le département a réduit drastiquement ses investissements dans les aménagements cyclables, met en service un nouveau Ring des Ulis infranchissable à vélo sur l'axe nord-sud et à pied sur l'axe est-ouest et ne cesse de décaler la réactualisation de son plan Vélo !»

Obs N°755 du registre numérique M. MICHAU :

« Prioriser la fréquence dans les investissements, au même niveau que l'extension des lignes »

Obs N°912 du registre numérique ANONYME :

« Voir plus grand en termes d'investissements ».

Obs N°1025 du registre numérique ANONYME :

« Programmer des investissements sur la base d'une analyse objective des fréquentations intenses (donc diriger les ressources là où il y a le plus de besoin) »

Obs N°1122 du registre numérique ANONYME :

« Par ailleurs, il est surprenant que la part modale des transports publics augmente si peu compte tenu des investissements mis en place dans le cadre, notamment, du Grand Paris Express. Les objectifs affichés semblent trop peu ambitieux au regard des investissements en cours (ouverture de nouvelles lignes et modernisation de lignes existantes) »

Obs N°1145 du registre numérique M. JOURDAN :

« A rebours de la pratique récente, l'intérêt public commande ainsi de réduire au maximum les investissements dans quelque forme de mobilité que ce soit, afin de la décourager, et de réserver les transports à ce qui est strictement nécessaire : nourriture, services publics (santé, police, justice, armée) »

Obs N°1183 du registre numérique Mme CRON :

« Il faut fermer les subventions pour les routes réservées aux véhicules motorisés (départementales notamment) et rediriger cet argent vers la conversion en pistes cyclable, plan de circulation, dispositifs de ralentissement, et de régulation des flux. Il faut encourager mécaniquement et financièrement les déplacements en vélo, à pied et en trottinette pour la santé de toutes et tous »

Obs N°1232 du registre numérique ANONYME :

« Poursuivre les investissements pour améliorer la capacité et l'efficacité du réseau autoroutier semble, au contraire, contraire à ces ambitions »

Obs N°1292 du registre numérique Mme BEJI :

« Augmenter les subventions à destination des associations de réparation et ventes de vélo d'occasion »

Obs N°1308 du registre numérique M. GUILBERT :

« L'automobile reste pour beaucoup synonyme de liberté, confort et praticité. Pourtant, les aménagements cyclables représentent des investissements conséquents allant de 590 000 € à plus de 2 000 000 € par kilomètre, chiffre rarement porté à la connaissance des citoyens. Or, privilégier systématiquement ces aménagements peut amputer la fluidité du trafic automobile, compromettant les objectifs d'une mobilité équilibrée ».

Obs N°5 du registre du maître d'ouvrage Ile de France PÔLE ECOLOGISTE :

« L'axe 1 du document proposé témoigne d'une ambition explicite universellement partagée. En l'espèce, il est fait promesse d'augmenter le volume et la performance des réseaux mass transit, de surface, de cars « express » et du transport à la demande dans les territoires peu denses. Objectifs louables, mais que nous pensons antagonistes avec le budget 2025 de le maître d'ouvrage Île-de-France, auquel la gauche et les écologistes se sont fermement opposés. Y furent votées des baisses d'investissements inédites par leur ampleur : 30 millions d'euros en moins sur les liaisons ferroviaires, autant sur les tramways, 55 millions de coupes pour le financement du métro (soit près de 60% du total des investissements !), 65 millions de moins pour le développement des sites propres pour autobus, et la disparition pure et simple pour 2025 du programme d'aménagement de voiries pour ces derniers... Voilà la « politique de la hache » dont se vante la Présidente de Région. Et lorsqu'on connaît la situation réelle dans les transports, les retards interminables, les trains bondés, les annulations de dernières minutes, toutes ces heures perdues et ce stress pour nos concitoyens, on reste bouche bée devant de tels choix budgétaires. Plus encore lorsqu'on nous promet qu'en dépit de cela, on affiche de telles ambitions...

Au total donc, on perd en une seule année près d'un quart des crédits de paiement investis par le maître d'ouvrage dans les transports (de 981 à 770M€). Les Écologistes appellent au sursaut et demandent au contraire un plan d'investissements massif pour adapter les transports

régionaux aux nouvelles réalités socioéconomiques, démographiques et environnementales. Nous pensons en particulier qu'une priorité doit être donnée aux lignes de mass transit existantes (RER, Transilien, Métro), surtout en matière de renouvellement du matériel roulant, de réparation des infrastructures et d'amélioration des circulations au quotidien par une fiabilité accrue ».

Obs N°2 du registre de la Mairie de Nanterre M. ADAM, Maire de Nanterre :

« Il m'apparaît pourtant primordial de questionner globalement la stratégie d'investissement des transports publics en Île-de-France par le prisme de la sobriété énergétique et foncière, le coût carbone, et l'exigence toujours plus forte d'adaptation à la crise climatique.

En l'occurrence, sur la ligne 18 ou 19, la Ville de Nanterre souhaite porter au débat public un choix alternatif à un projet coûteux de métro et dont les retombées socio-économiques apparaissent très incertaines. Je pense qu'une combinaison d'un renforcement de l'offre existante (le Transilien offre le même parcours que la ligne 18), le financement de nouveau projet de tramway et d'une politique ambitieuse en matière d'intermodalité, peuvent représenter une offre alternative crédible et raisonnable, plus souple et compatible avec les enjeux de sobriété précités. Ainsi, la seule étude de faisabilité de la ligne 19 ou de la ligne 18 inscrite au CPER se révèle insuffisante

- Développer le réseau de mass transit avec des coûts d'investissement raisonnables :

Le recours à des investissements conséquents sur des infrastructures capacitaires de transports en commun pose question, d'une part en raison d'un coût prohibitif incontrôlé (rapport de la Cour des comptes 2017 et 2024 pour le Grand Paris Express + rapport du ministère des transports 2022 sur l'analyse des surcoûts du RER E), et d'autre part, en raison d'un calendrier non-maîtrisé qui pèse sur le cadre de vie et l'avancement des projets urbains

Ces choix-financiers se font au détriment de la maintenance du réseau existant et au développement d'une offre de mobilité plus agile et favorable à une ville apaisée (on note que les investissements vélo sont très inférieures aux recommandations du CEREMA : 30 €/habitant/an) »

Obs N°1 du registre de la Mairie de L'Hay les Roses PCF de L'HAY LES ROSES :

« Nous pensons également que le plan devrait porter une ambition en matière d'investissements et de conquête de nouvelles recettes d'investissements car c'est bien là le talon d'Achille de notre gouvernance. Plusieurs propositions ont été faites : baisse de la TVA à 5.5% ; augmentation du versement mobilité sur les transports quotidiens ; augmentation de la taxe sur les bureaux du centre et de l'ouest parisien ; redevance sur les coûts de préexploitation du Grand Paris ; Ecotaxe sur les poids lourds en transit, etc.

Enfin, à travers le Contrat de Plan Etat-Région, dont on connaît les limites et les fortes incertitudes pour l'avenir, nous sommes tributaires des vicissitudes gouvernementales et politiciennes. Nous sommes aussi obligés de prévoir les investissements sur 5 à 6 années, soit la durée d'un CPER, ce qui n'est pas le temps du ferroviaire, ni le temps des amortissements. Alors qu'une véritable politique de planification écologique doit porter sur 10 à 15 ans ; ce qui oblige à penser les investissements dans l'après Grand Paris Express ».

Obs N°4 du registre de la Mairie de Nogent sur Marne ANONYME

S'agissant du projet de prolongement de la ligne 1 du métro :

« ...13) Le SGPI (Secrétariat Général pour L'investissement rattaché au Premier Ministre) conclut en Mars 2022 à la non rentabilité sur le plan socio-économique ».

Réponse du maître d'ouvrage :

Le Plan des mobilités en Île-de-France 2030 précise les financeurs pour chacune de ses mesures et, dès que cela est possible, le dispositif de financement qui pourrait permettre d'accompagner

le déploiement d'infrastructures ferrées ou routières. Consciente de ces difficultés, le maître d'ouvrage au travers de ses dispositifs de subventionnement (Plan Route de Demain et Plan Vélo Régional notamment) et du Contrat de Plan Etat-Région intervient aux côtés de collectivités pour le financement des infrastructures dimensionnantes. A titre d'exemple, le chapitre "transports en commun" du volet mobilités 2023-2027 du CPER 2021-2027 (7,411 Mds€) implique une participation des collectivités (départements et bloc local) et des maîtres d'ouvrages (RATP et SNCF) à hauteur de 20% (1,487 Md€).

Commentaire de la commission d'enquête

Bien que d'autres financeurs que le maître d'ouvrage, interviennent dans le financement d'infrastructures ferrées ou routières, il serait souhaitable que pour chaque type de déploiement les collectivités sachent sur quelle participation du maître d'ouvrage elles pourront compter (Cf. question N°1 suivante)

2.5.2.1. Questions complémentaires de la commission d'enquête :

Question 1 :

Le maître d'ouvrage peut-il produire un tableau de la répartition des investissements qu'elle consacre aux projets ferrés et routiers.

Réponse du maître d'ouvrage

Les investissements pour les transports collectifs ne sont pas financés uniquement par Île-de-France Mobilités comme c'est expliqué dans le chapitre 5 portant sur la mise en œuvre du Plan des mobilités. La Région IDF, l'Etat, la Société des grands projets sont également des financeurs majeurs des investissements. Il est par ailleurs à noter que ces investissements recouvrent des mesures de différentes natures : extension des réseaux, matériel roulant ainsi que la modernisation et l'entretien du patrimoine.

Par ailleurs, Île-de-France Mobilités finance uniquement des aménagements de voirie en faveur des bus.

Les dépenses de voirie concernent les différentes catégories de réseaux : communal, intercommunal, départemental ou national. En termes d'investissement, les dépenses portent sur l'extension des réseaux qui est désormais relativement limitée mais aussi les dépenses de gros entretien.

On trouve sur le site de l'observatoire de la mobilité en IDF des données concernant les dépenses des transports collectifs (séries disponibles jusqu'en 2023 OMNIL) ou la voirie (séries disponibles jusqu'en 2021 OMNIL). Des actualisations de ces données sont en cours.

Commentaire de la commission d'enquête

S'agissant du chapitre 5 portant sur la mise en œuvre du plan des mobilités la commission d'enquête aurait souhaité une répartition plus détaillée notamment des dépenses d'investissement, à savoir quelles seront nommément les voiries communales, intercommunales, départementale et nationale concernées par les 7 milliards d'euros prévus sur la période 2024-2030 !

De même s'agissant des 622 millions du financement des opérations ciblées (à définir) sur le réseau national et/ou les 100 millions pour la création de voies réservées aux bus et au covoiturage sur les autoroutes urbaines d'Ile de France et de façon plus générale, une répartition plus détaillée serait donc souhaitable y compris pour les réseaux cyclables

2.6. THEME N°6 POLITIQUE DE STATIONNEMENT

Le stationnement, levier essentiel de régulation de l'usage de la voiture, doit faire l'objet d'une approche globale.

Le stationnement public a évolué en 2018 avec la réforme du stationnement sur voirie.

Le stationnement dans les constructions neuves fixé par le PDUIF est globalement partagé pour les bureaux, moins pour les logements

Les conditions de stationnement constituent un critère majeur influençant la possession et l'usage des modes individuels motorisés. Les politiques de stationnement doivent donc être cohérentes avec l'ensemble des politiques de mobilités et tout particulièrement avec l'évolution de la qualité de la desserte en transports collectifs.

Ce thème a été moyennement abordé dans l'ensemble des courriels, courriers et observations recueillis lors de l'enquête, par le public, les communes et communautés de communes.

2.6.1. Places de stationnement/parkings

Les déposants dénoncent le manque de places de stationnement et de parkings et ses impacts contraignants sur la vie quotidienne.

Certains préconisent une approche plus nuancée et flexible pour répondre efficacement aux besoins variés en matière de mobilité et de stationnement et relèvent l'inéquation entre la prise en compte des besoins des bureaux et les besoins quotidiens des usagers

Obs N°5 du registre numérique M. GALLET– Syndicat départemental des énergies de la Seine-et-Marne

« Examiner le stationnement au regard d'une importance privilégiée aux voitures électriques aux dépens d'autres véhicules ;

Obs N°10 du registre numérique Un anonyme de Montreuil

« Mettre fin au stationnement sauvage sur les pistes cyclables : Il est trop fréquent de voir des véhicules stationner illégalement sur des pistes cyclables, obligeant les cyclistes à se déporter sur la chaussée avec les voitures. Pour empêcher cela, il est impératif d'installer des bornes, des séparateurs physiques et un contrôle renforcé »

Obs N°96 du registre numérique M BRICKER de Fontainebleau (77), association Fontainebleau Patrimoine

Le projet de PDM recommande (ce n'est pas une obligation formelle) de limiter les minimums de réalisation de places de stationnement pour les constructions neuves. Le PDM prescrit un pourcentage par rapport au taux de motorisation réel des ménages et aux besoins de stationnement des résidents, pour éviter de "réaliser un nombre trop élevé de places" (voir le tableau infra). On constatera cependant que le taux de motorisation n'est pas fourni avec le PDM ce qui rend compliqué sa mise en œuvre.

Tout cela est contestable :

1. Le taux de motorisation actuel ne reflète pas nécessairement les besoins futurs. La limitation des places de stationnement pourrait créer des difficultés pour les résidents si leurs besoins en mobilité évoluent.

2. *Adaptabilité réduite : Une fois construits, il est difficile et coûteux de modifier les espaces de stationnement. Un nombre insuffisant de places pourrait donc poser des problèmes à long terme.*

3. *Stationnement sauvage : Le manque de places pourrait encourager le stationnement illégal, encombrant les trottoirs et les espaces publics*

4. *Attractivité réduite : Les logements avec peu de stationnement pourraient être moins attractifs pour certains acheteurs ou locataires, impactant potentiellement le marché immobilier local.*

5. *Une recommandation uniforme ne prend pas en compte la diversité des contextes locaux.*

En conclusion, bien que l'intention de réduire la dépendance automobile soit louable, une approche plus nuancée et flexible serait préférable pour répondre efficacement aux besoins variés en matière de mobilité et de stationnement.

Nous concluons que le PDM ne répond pas à deux problématiques très graves que sont la saturation et le stationnement urbain. Les effets environnementaux paraissent sous évalués au regard des besoins réels du public. Il nous apparaît donc que ce document ne devrait pas être adopté sans des analyses plus profondes. Il s'inscrit hélas dans la même veine de pensée que le Schéma directeur du maître d'ouvrage Ile de France (SDRIF) qui pousse à bétonner plus (rappelons que le but est de 70.000 logements supplémentaires par an !) sans tenir compte de la réalité : saturation des transports, atteintes à l'environnement, dégradation de la qualité de vie... Le fait de ne penser qu'un seul axe au détriment de tous les autres est absurde.

Nous demandons à la commission de donner un AVIS DEFAVORABLE.

Obs N°199 : du registre numérique M PELISSIER Responsable service Urbanisme de Bougival

L'incitation à limiter à réduire le nombre de places de stationnement voiture dans les opérations situées à moins de 500 mètres d'une gare n'est pas concevable pour des communes n'étant pas doter d'un réseau vélo suffisant et de qualité

Obs N°247 du registre numérique : Mme BUYSSE de Draveil

IL N'Y A QUE 2 PLACES STATIONNEMENT HANDICAPE COTE SEINE à proximité de l'entrée Seine de la gare. Est-ce normal ? Il faudrait que le parking Danault soit un parking relais (pour tous) la gare est un bien régional mais si on ne peut pas y accéder cela devient un bien de Juvisy. J'ai bien sûr alerté en vain la mairie de Juvisy Draveil ...Le département l'union des maires 91... (pas la même agglomération). Merci de corriger cette absurdité. Pour moi Juvisy s'attribue la gare (en n'y donnant pas accès) et les Draveillois ne votent pas à Juvisy

Obs N°285 du registre numérique : M. GEBCZYNSKI de Nemours

Que la gare de Saint-Pierre les Nemours, malgré un projet que le gouvernement a banni, soit à la hauteur de son engagement au niveau routier, au niveau des circulations des bus urbain, Tab et express comme au niveau de son stationnement. Cette gare n'est plus adaptée à la structure de notre époque

Obs N°386 du registre numérique : M OUVRARD de Paris

Le choix de la circulation urbaine

Réduction des places de stationnement irréfléchie,

Paiement des stationnements inéquitables

Obs N°409 du registre numérique : Délibération du Conseil municipal de Versailles

La ville alerte sur le fait qu'en l'absence d'une offre de transports collectifs plus adaptés et en raison de l'éclatement spatial des fonctions de la ville, il apparaît difficile en pratique de se dispenser de la voiture pour les déplacements privés. L'espace public est actuellement saturé

et ne peut pas accueillir plus de stationnement. Afin de ne pas aggraver cette situation, il convient de permettre aux collectivités de fixer des normes de stationnement suffisantes permettant aux véhicules d'être localisés dans les programmes immobiliers et non à l'extérieur (espace public).

Il est donc proposé un nouveau mode de calcul pour définir le besoin en stationnement pour les logements, avec TM x 2.3 au lieu du TM x 1 pour les logements à plus de 500m d'une gare.

La ville ne peut se positionner quant à la mise en œuvre de certaines préconisations en termes de généralisation du stationnement payant autour des « secteurs connaissant des conflits d'usage du stationnement sur voirie » autres que les secteurs autour des gares, notamment car les attentes sont vagues, plus particulièrement en l'absence de précisions concernant les périmètres et les tarifications attendues. La ville souhaite que cela reste une décision politique définie à l'échelle locale avec étude au cas par cas.

La ville émet des réserves sur la coordination intercommunale des politiques de stationnement.

Obs N°474 du registre numérique : Conseil départemental de Seine-et-Marne

« Le Département demande :

- La suppression de la proposition de limitation des places de stationnement public,*
- La suppression de tout caractère prescriptif des propositions du plan »*

Obs N°497 du registre numérique Mme BONTE de PARIS

Pourquoi à Boulogne-Billancourt nous n'avons pas de pistes cyclables pour les vélos notamment l'Avenue étroite Jean-Jaurès qui est encombrée du stationnement des deux côtés de l'avenue ?

Obs N°519 du registre numérique Un Anonyme de Meaux

Proposer des stationnements au niveau des gares RER ou parcs relais avec une tarification incitative lorsqu'on valide un titre de transport comme c'est le cas au Pays-Bas. Actuellement, le coût du stationnement est décourageant pour laisser son véhicule dans un parc relais

Obs N° 638 du registre numérique : Mme NIEIL-TRAN (GRDF)

GRDF propose que le stationnement des véhicules faible émission (bioGNV, électrique) bénéficie d'une tarification adaptée et avantageuse, comme cela est déjà le cas pour la Ville de Paris (6 heures de stationnement de surface gratuites par jour)

Obs N°643 du registre numérique M BELENFANT

Le Plan des mobilités devrait être plus ambitieux sur la réduction de la place de la voiture en ville (stationnement et circulation) afin de garantir le bon développement des modes actifs et des transports en commun

Obs N°815 du registre numérique Communauté d'Agglomération Coulommiers Pays de Brie

La Ville de Coulommiers et la communauté d'agglomération souhaite maintenir la gratuité du stationnement sur l'intégralité de la commune, ne se prononce pas pour la définition de normes plafond pour le stationnement automobile dans les bureaux neufs et dans les logements neufs, trouve très compliqué d'appliquer un ratio de places de stationnement selon les strates de communes et d'envisager leur implantation sur voirie.

La suppression de places de parking semble peu opportune dans une commune périurbaine telle que Coulommiers, qui structure un vaste territoire rural.

Obs N° 858 du registre numérique LA FNTV Ile de France (Asso professionnelle de transporteurs)

« Régulation circulation et stationnement des cars de tourisme privés : soutien de la démarche vers la création de zones de stationnement réservées.

Se dit prête à collaborer avec la région pour la rédaction de charte allant dans ce sens. »

Obs N° 864 du registre numérique Commune de Combs-la-Ville

« Demande l'augmentation du nombre de places de stationnement notamment dans les logements neufs »

Obs N° 865 du registre numérique M. BESNARD de DEUIL LA BARRE

« Favoriser les lieux de stationnements sécurisés à proximité immédiate des points de rassemblements de cyclistes (transports collectifs, commerces, services publics, ...) ».

Obs N° 909 du registre numérique Mme CABRIT Parc naturel de la Haute Vallée de Chevreuse.

L'intermodalité proposée est principalement axée sur le rabattement et la création de stationnements au niveau des gares (ferroviaires et routières). Sur notre territoire essentiellement rural il serait pertinent d'envisager des « mini stations » multimodales avec des services tels que : abris sécurisés, prises de recharge, etc.

Obs N° 1018 du registre numérique Mme Greffier de Paris

« Contre la suppression massive des places de stationnement

Le plan de suppression des places de stationnement voulu par la Mairie de Paris pose un réel problème pour les utilisateurs »

Obs N°1030 du registre numérique Anonyme de Paris

« Remettre du stationnement à un prix attractif »

Obs N° 1044 du registre numérique M. MICHAU de Bussy-Saint-Georges pour Groupe local Marne La Vallée The Shifters

Notre groupe, engagé pour la transition vers une mobilité bas carbone, soutient pleinement l'axe 9 du Plan des mobilités sur l'adaptation du stationnement aux réalités territoriales. Toutefois, nous appelons à aller plus loin en intégrant un critère essentiel : la prise en compte du gabarit et du poids des véhicules dans la politique de stationnement en fonction du gabarit et du poids du véhicule, pour encourager l'usage de véhicules plus adaptés à la ville

Obs N° 1092 du registre numérique Une Anonyme de Paris

La ZTL et le stationnement ne pourraient-ils être revisités à la lumière des difficultés et de la baisse de qualités de vie qu'ils engendrent pour les habitants

Obs N° 1186 du registre numérique Un Anonyme de Paris

Plus de stationnement libre en rue. Plus de rue à la libre circulation. Remettre en action les parkings fermés et créer des nouveaux parkings

Obs N°1197 du registre numérique Mme DIAS de Noisy-le-Grand

La politique de stationnement préconisée par Île-de-France Mobilités (le maitre d'ouvrage) manque de flexibilité.

Elle ne tient pas suffisamment compte des divers contextes locaux, notamment dans les secteurs insuffisamment desservis par les transports en commun, où la voiture demeure indispensable pour les déplacements. Il est impératif que les règles en matière de stationnement soient adaptées aux réalités spécifiques de chaque territoire afin d'éviter des impacts négatifs sur l'espace public et les usages des habitants.

En ce qui concerne le stationnement privé, les nouvelles normes proposées dans le PDMIF entraîneraient ainsi une réduction significative du nombre de places exigées sur le territoire communal, en particulier dans les zones pavillonnaires. La Ville de Noisy-le-Grand souhaite maintenir les dispositions actuellement prévues dans le PLUi de Grand Paris Grand Est, plus adaptées aux besoins locaux.

Pour garantir une politique de stationnement équilibrée, il est impératif que les normes tiennent compte des contextes locaux.

Obs N° 1214 du registre numérique Une Anonyme de Melun

Demande de supprimer les files de stationnement si la rue n'est pas pourvue de trottoirs confortables (1,5m au minimum) et d'une piste cyclable.

Obs N° 1245 du registre numérique Une Anonyme d'Etampes

Le projet de plan des mobilités ne répond pas aux problématiques de saturation des réseaux et du stationnement urbain. Le stationnement doit tenir compte du nombre d'habitants et aussi avoir une capacité à accueillir des visiteurs (commerces, musées, cinémas...)

Obs N° 1266 du registre numérique Mme BOIS - Comité Ecologique pour la Défense et le Respect de l'Environnement de la Queue-en-Brie

Les stationnements avant les passages piétons doivent être effectivement supprimés comme l'exige la réglementation

Obs N° 1333 du registre numérique Communauté d'agglomération Val d'Yerres Val de Seine (CAVYVS)

La CA VYVS sera vigilante sur le fait de neutraliser les places de stationnement automobile 5 mètres en amont des traversées piétonnes

Obs N°5 du registre déposé au siège de l'enquête PÔLE ÉCOLOGISTE IDF

Proposition n°7

« Une politique de stationnement volontariste

Revoir l'action 9.3.1 du Plan de mobilité 2030 pour abaisser de 50% les plafonds de création de stationnement pour les immeubles de bureaux

Les normes plafond définies dans le plan de mobilité sont trop importantes et permettent de construire encore beaucoup de parkings notamment dans des zones particulièrement bien desservies par les transports en commun »

Obs N°9 du registre déposé au siège de l'enquête Contribution de la ville de Saint-Cloud

Il est demandé la suppression de la prescription relative à une norme plafond pour le stationnement automobile dans les bureaux neufs. En effet, pour ces opérations, alors que le Code de l'urbanisme offre la possibilité de fixer une norme plafond dans un périmètre situé à moins de 500 m d'une gare, le PDMIF impose cette norme. La souplesse offerte par le Code afin de pouvoir s'adapter au contexte territorial est donc perdue.

Obs N° 2 du registre de la commune de Paris centre Mme MATHIEU :

« Préservation des fonctions d'accès aux institutions en préservant tous les parkings souterrains alentours à destination du stationnement véhicules moteurs tant pour les travailleurs qui travaillent souvent en 3/8 de nuit, tant pour tous les usagers.

Avec la production drastique du stationnement en surface

Ces parkings souterrains doivent être sanctuarisés aux seuls stationnements et non être transformés à des fins de logistique urbaine différente (Ex autour des hôpitaux, centre de santé, cabinet médical, paramédical, commissariat, préfecture, mairie, pompier, poste, université, centre de recherche, zone commerciale, artisanat)

Mise en place du système d'Arrêt Minute matérialisé et signalisé à Paris, près des zones commerçants identifié aux nombres de commerces (exemple Paris Centre) + places de toutes les livraisons ouvertes au stationnement résident. la nuit permettent la livraison et le stationnement des artisans, profession libérale, assistant vie, auxiliaire de vie, etc.

→ Ouvrir les modalités d'accès à la place de livraison.

Adopter un quota de places de stationnement en surface à Paris pour tout véhicule »

Obs N° 1 du registre de la commune de Paris 15ème Avis de la CCIR

« Optimiser les espaces de stationnement réservés aux professionnels

Maintenir un nombre minimal de places de stationnement pour les clients des grandes zones dédiées aux commerces »

Obs N°2 du registre de la commune de Nanterre Remarques de la ville de Nanterre

« Des normes sur le stationnement automobile à renforcer :

Manque d'ambition sur les destinations autres que le bureau. Les normes ne sont pas suffisamment prescriptives et pourraient limiter davantage l'usage ou la possession de la voiture.

La mutualisation et le développement des services à la mobilité au sein des nouveaux projets immobiliers serait un objectif à mentionner pour le décliner dans le PLM »

Réponse du maître d'ouvrage

En préambule, il convient de rappeler que, en Île-de-France, le taux de motorisation (nombre moyen de voitures par ménage) diminue au niveau régional, particulièrement marquée dans la Métropole du Grand Paris.

Les observations reproduites ci-dessus font apparaître des points de vue divergents concernant le stationnement, certaines prônant davantage de restrictions quand d'autres demandent un assouplissement des prescriptions et recommandations du Plan des mobilités. Ces divergences confirment la nécessité concernant le stationnement d'un traitement fin au niveau local, dans le cadre d'orientations permettant de respecter les objectifs régionaux de transition vers une mobilité plus durable.

Le Plan des mobilités prône une approche intégrée du stationnement (voir action 9.1), qui permet de tenir compte des capacités de stationnement à la fois sur voirie, dans les parkings en ouvrage et dans les espaces privés. Il prône également une approche intercommunale pour améliorer la cohérence des politiques de stationnement du point de vue des usagers et éviter les effets possibles de report du stationnement entre communes mitoyennes dans le cas de politiques non coordonnées.

Concernant le stationnement sur voirie (action 9.2 du Plan des mobilités) :

La mesure 9.2.1 du Plan des mobilités concernant la mise en place du stationnement payant sur voirie, à des degrés divers selon les communes, est une recommandation. L'objectif de la mise en place du stationnement payant ou à défaut de sa réglementation à proximité des gares et stations est d'éviter le stationnement de longue durée d'usagers des transports collectifs sur la voirie dans ces secteurs. Les zones bleues peuvent produire les mêmes effets, néanmoins la mesure ayant valeur de recommandation et non de prescription, il a été retenu d'y inscrire la forme la plus ambitieuse de réglementation. Le Plan des mobilités ne se prononce pas quant aux niveaux de tarification, qui sont à la main des Communes ou EPCI détenant la compétence de gestion du stationnement et ayant une connaissance fine de leur territoire permettant la mise en place de politiques de stationnement adaptées. De même, les Communes ou EPCI sont les plus à même d'identifier sur leur territoire les secteurs de tension d'usage du stationnement au sein desquels la mise en place du stationnement payant ou réglementé est pertinente.

Le Plan des mobilités recommande également la libération d'espace dédié au stationnement sur voirie lorsque c'est possible, ce qui permet de réallouer cet espace aux modes alternatifs à la voiture ou à d'autres usages et fonctions, tout particulièrement en zone dense où la pression sur l'utilisation de l'espace public est importante. Le stationnement est donc l'un des usages à prendre en compte dans les réflexions sur le partage multimodal de la voirie (voir AXE 8 du Plan des mobilités « Mieux partager la voirie urbaine »).

Néanmoins, cette recommandation tient compte des diversités de situations territoriales puisque la mesure 9.2.2 du Plan des mobilités sur laquelle elle repose s'appuie sur la réalisation d'ici à 2030, par les communes et EPCI détenant la compétence de gestion du stationnement sur voirie, de diagnostics de l'offre et de la demande de stationnement sur voirie sur leur territoire. Il ne s'agit donc en aucun d'organiser une pénurie de stationnement relativement aux besoins des habitants.

Il convient de rappeler que la définition fine des politiques de stationnement actuellement mises en place par les communes (en particulier celle de la Ville de Paris fréquemment citée dans les observations) n'est pas du ressort du Plan des mobilités.

Concernant les normes de stationnement automobile pour les logements (mesure 9.3.2 du Plan des mobilités) :

Le Plan des mobilités ne définit pas des normes plafond mais un niveau maximal pour les normes plancher, qu'il est recommandé aux collectivités de ne pas dépasser dans leur PLU(i) afin d'éviter que ces normes plancher ne soient trop élevées par rapport au taux de motorisation réel des ménages (ne pas exiger la construction de trop de places par rapport aux besoins de stationnement des résidents). Elles tiennent compte de l'objectif de réduction de la part modale de la voiture particulière.

Le coefficient multiplicateur appliqué au taux de motorisation pour calculer ce niveau de norme plancher est passé de 1,5 dans le PDUIF pour l'ensemble de la région à des coefficients multiplicateurs différenciés selon la zone et la desserte ou non par des transports collectifs structurants, le maximum étant de 1,1 pour la zone 6 (petites villes et communes rurales). Il est toutefois rappelé que ces normes sont des recommandations et non des prescriptions du Plan des mobilités, que les collectivités sont libres de suivre ou non.

Des éléments méthodologiques complémentaires concernant le calcul des normes de stationnement à intégrer dans les PLU seront mis à disposition des collectivités une fois le Plan des mobilités approuvé.

Concernant les normes de stationnement automobile pour les immeubles de bureaux (mesure 9.3.1 du Plan des mobilités) :

Les normes plafond de stationnement automobile dans les immeubles de bureaux neufs faisaient déjà l'objet d'une prescription dans le PDUIF. L'évaluation du PDUIF a montré que le principe de limiter la construction de places de stationnement pour les immeubles de bureaux neufs lorsque la desserte en transports collectifs le permet est désormais partagé par une large majorité de collectivités franciliennes. En effet, l'analyse des PLU(i) de l'ensemble des collectivités concernées par ces normes prescriptives révèle que les deux tiers d'entre eux sont compatibles, voire plus volontaristes, que les normes du PDUIF. Par conséquent, il a été proposé de confirmer, voire de renforcer ces normes plafond dans le Plan des mobilités, en particulier pour le cœur de l'Île-de-France, en cohérence avec le renforcement de la desserte transports collectifs, notamment via la mise en service à venir du GPE. La formulation de la prescription et le zonage d'application défini tiennent compte de la diversité des territoires franciliens, et notamment de la desserte en transports collectifs.

Le sujet des Parkings Relais est traité dans la section suivante (6.2).

Commentaire de la commission d'enquête

Comme le rappelle le maître d'ouvrage, les observations font apparaître des points de vue divergents concernant le stationnement. Il constate que ces divergences confirment la nécessité d'un traitement fin au niveau local.

Il est important de tenir compte des capacités de stationnement à la fois sur voirie, dans les parkings et dans les espaces privés.

Il est également important que les communes se coordonnent en matière de stationnements proches des gares.

Ces stationnements proches des gares devraient être limités en temps sans possibilités de prolongation pour tout utilisateur

La commission d'enquête prend note de toutes les recommandations décrites dans les documents mis à l'enquête publique aussi bien sur voiries que pour stationnement résidentiel.

2.6.2. Les parkings relais

L'essentiel des observations met l'accent sur la nécessité d'installer des parkings relais notamment autour des gares afin de faciliter l'accès aux transports collectifs

Obs N°2 du registre numérique Un anonyme de Longjumeau

Il est donc essentiel de lancer un grand plan de parking relais pour que les habitants de banlieue, qui ne pourraient accéder aux nouvelles stations via des mobilités douces, puissent délaissier l'usage de la voiture en limitant celui-ci à la seule accessibilité du parking relais.

Obs N°490 du registre numérique M. BOURGEOIS de CERNAY LA VILLE

Les investissements sur la mobilité toujours réalisés en opposition des différents modes de transports (vélo, voiture, train/bus) et jamais en complémentarité (très peu de parking relais par exemple pour garer sa voiture auprès des gares et prendre les transports en commun).

Obs N°584 du registre numérique M CHANTERAINE de Vaucresson (92), pour l'Association des Riverains du Quartier de la Gare de Vaucresson (ARQGV),

Afin d'encourager les déplacements en train, nous suggérons que la qualification de "parking-relais" ne soit pas limitée à la grande couronne mais soit étendue aux communes de rabattement de la petite couronne les plus éloignées de la capitale et disposant d'un parking significatif (plus de 100 places) à proximité immédiate d'une gare. Le parking sud de places de la ville de Vaucresson, notamment en raison de son accès facile pour les riverains des communes des alentours (Le Chesnay-Rocquencourt, La Celle-Saint-Cloud, Marne-la-Coquette) nous paraît mériter de bénéficier de ce label.

Obs N°619 du registre numérique Une Anonyme de Levallois-Perret

S'il est positif de favoriser le déplacement à vélo et d'aller en ce sens, la fermeture de certains grands axes est une totale ineptie, avec des voies vélo surdimensionnées, rien de prévu pour les livraisons... empêchant les personnes résidant en dehors de la capitale de s'y rendre facilement... on ne peut plus se garer, ou à des prix dépassant l'entendement, quasiment aucun parking relais... Aucune étude, ni plan de circulation n'ont été vraiment validés

Obs N°642 du registre numérique Ville de COULOMMIERS

La requalification du pôle gare, dans l'objectif de faciliter l'accès à la gare et les circulations aux abords, tous modes de déplacements confondus. Ce projet intermodal intégrera à la fois un parking relais

Obs N°902 du registre numérique Mme BOUSQUET pour EPS Barthelemy Durand Etampes

Absence de parking Relais P+R pour relier des points stratégiques ensuite en bus

Obs N°1037 du registre numérique M. NAJMAN de Cachan pour Décidons notre ville

Nous constatons pour les stations Bagneux Lucie Aubrac de la ligne M4 et L'Hay les Roses de la ligne M14 qu'aucun parking relais n'a été aménagé et qu'aucun espace n'a été prévu pour faciliter l'approche et le départ des bus.

Obs N°1182 du registre numérique Un Anonyme d'Antony

Il ne me semble pas avoir entendu, ni lu que ce parking pourrait proposer un niveau de "parking relais".

Comment faire pour les encourager, les inciter à mettre en place ce type de service.

Obs N°1290 du registre numérique Une Anonyme de Saint-Denis

Lorsque le vélo et les transports en commun ne sont plus envisageables, il ne reste que l'option de la voiture. Cependant, il est possible de repenser l'usage de la voiture : covoiturage, voiture partagée, parking relais... Quelles sont, aujourd'hui, vos nouvelles solutions pour éviter la voiture, et favoriser l'utilisation du vélo ?

Obs N°1294 et 1303 du registre numérique M. LONQUEPEE de Coignières

Il manque un tout petit aménagement entre le quai et le souterrain qui passe sous la voie ferrée. Le parking relais de la gare de La Verrière : Depuis sa création récente, ce parking pose de nombreux problèmes aux usagers et aux communes riveraines. Ce nouveau parking a une capacité inférieure aux parkings précédents alors même de nombreux logements viennent d'être construits sur Maurepas

Obs N°1306 du registre numérique M. LUCAS DE COUVILLE de Clichy

Il faudrait créer une grande plateforme multi modale (covoiturage, parking-relais et métro. Cette notion de parking relais en petite couronne est un chaînon manquant pour inciter à limiter l'usage du véhicule personnel.

Obs N°1356 du registre numérique Association The Shifters – Groupe local de Paris

La région liste 202 sites d'accès multimodal à pérenniser.

Une portée d'une quinzaine de minutes de déplacement doit être considérée (la notion « aux abords des gares » est floue et demande à être spécifiée explicitement)

Décourager le rabattement automobile : pas de construction de parking relais, stationnement automobile payant aux abords des gares

Réponse du maître d'ouvrage

En préambule, il convient de rappeler que le Plan des mobilités, de portée régionale, n'a pas vocation à déterminer la liste des parkings relais à l'horizon 2030. Les collectivités qui le souhaitent peuvent solliciter Île-de-France Mobilités pour envisager le lancement d'une étude de création / d'agrandissement de parking relais.

Les études pour la réalisation de parkings relais s'inscrivent dans des démarches globales d'études de pôle, c'est-à-dire en prenant en compte l'ensemble des besoins, opportunités et contraintes en matière de rabattement par les différents modes de transport. L'espace autour des gares étant souvent contraint, l'aménagement d'équipements d'intermodalité est à apprécier selon les spécificités propres au contexte urbain. Cela est d'autant plus vrai en petite couronne, où l'espace très contraint et l'existence d'alternatives adaptées au milieu urbain dense conduisent à privilégier la réservation d'espace pour les bus ou les vélos plutôt que la réalisation de parkings relais.

Comme indiqué dans la mesure 6.1.5 du Plan, les Communes ou EPCI compétents en matière de stationnement doivent s'assurer que la réglementation et la tarification du stationnement sur voirie à proximité des pôles incitent les usagers des transports collectifs à utiliser les Parkings relais plutôt qu'à stationner sur la voirie. C'est pour cela que le stationnement payant aux abords des gares doit être privilégié dans certains cas.

Concernant le niveau de service sur les parkings relais, la labellisation "Parkings relais Île-de-France Mobilités" permet d'assurer aux usagers un service de qualité et uniforme à l'échelle régionale grâce à un suivi très régulier de la qualité de service par Île-de-France Mobilités, une tarification adaptée au contexte de chaque parking relais (parking payant, réglementé, gratuité partielle ou totale...), ainsi qu'une meilleure lisibilité et visibilité du service à travers la

signalisation, l'aménagement qualitatif des espaces, la généralisation du Pass Navigo comme moyen d'accès, la prise en compte du stationnement des deux-roues motorisés, etc.

Enfin, la tarification des parkings relais est définie en fonction de la situation géographique de chaque parking, mais elle vise dans tous les cas à favoriser les déplacements multimodaux. Cela peut aller, dans certains cas, jusqu'à instaurer la gratuité pour les usagers fréquents abonnés Navigo annuels.

Commentaire de la commission d'enquête

Le maître d'ouvrage rappelle qu'il n'a pas vocation à déterminer la liste des Parkings Relais, la commission d'enquête prend note du fait que les collectivités qui le souhaitent peuvent solliciter IDF Mobilités pour des créations ou extensions.

Le Schéma Directeur des Parkings Relais (SDPR), a été mis à jour en 2023 ; pour les parkings relais existants qui permettent d'assurer aux usagers des transports en commun de limiter leurs déplacements, il serait opportun de mettre en place une tarification adaptée au contexte de chaque parking.

Les parkings relais de ces zones, avec des tarifs peu attractifs, ne sont pas utilisés au total de leur capacité, pour certains moins de 50% et même 20%. Une tarification incitative pour l'accès à ces parkings devrait être proposée aux titulaires d'un titre de transport

La commission d'enquête estime qu'il serait souhaitable d'analyser les besoins de parkings relais surtout en grande banlieue (zones 5 et 6) autour des gares RER.

La généralisation de la signalisation et de l'information serait un élément non négligeable pour attirer tous les véhicules y compris les deux-roues motorisés.

2.7. THEME N° 7 ACTIVITES LOGISTIQUES

L'objectif du PDMIF d'envisager un report modal de la route vers le ferroviaire de 1,5% est bien accueilli et même parfois qualifié de trop peu ambitieux.

Le déséquilibre entre la part du transport routier et celle des autres modes (ferroviaire et fluvial) a de fortes répercussions en termes d'équipements, de voirie, de santé...

Les contributions du public interrogent sur plusieurs aspects de ce thème, elles souscrivent à l'objectif de décarbonation

2.7.1. Le rail

Obs N°422 M. PIKETTY du registre numérique

« La région dispose du réseau ferré opérationnel, entièrement électrifié de surcroît, permettant distribution, desserte, communication d'1 point à 1 autre, tel qu'il puisse satisfaire tout le besoin de fret.

Ce n'est certes pas le défaut d'infrastructure qui est la cause de la forte sous-utilisation de ce réseau pour le fret, c'est la mauvaise qualité, d'1 autre âge, qui est la cause de cette sous-utilisation ; en particulier fait défaut l'indispensable continuité du service de fret ferré détournant son usage vers le fret routier.

Il n'y a aucune raison pour que le modèle de réussite pour le transport des passagers ne soit pas réutilisé pour le transport des marchandises, pour atteindre semblable continuité de service pour le fret ferré ; ce faisant, beaucoup d'objectifs assignés au Plan des Mobilités seront plus facilement atteints (réduction de la pollution, désencombrement de la voirie, ...) par transfert fret routier -> fret ferré. »

Obs N° 485 du registre numérique Mme TOUSTAIN :

« Réouverture du tronçon Coulommiers- La Ferté Gaucher ligne

Afin de lutter contre la paupérisation du territoire de la Ferté si on compare avec d'autres tronçons dont la réouverture est votée, et limiter le trafic routier polluant, il serait vraiment temps de ré ouvrir la ligne Coulommiers _ La Ferté-Gaucher : l'étude Infratek a rendu ses conclusions plus que concluantes ! »

Obs N° 977 du registre numérique M. EVREINOFF

« Réactivation du site multimodal d'Achères Grand Cormier, afin de développer le fret ferroviaire et réduire le transport routier de marchandises.

Obs N° 1254 du registre numérique M. DELISLE

« En tant que transporteur routier de marchandises, basé à La Ferté-Gaucher, nous souhaitons la réouverture de la voie ferrée entre Coulommiers et La Ferté-Gaucher. En effet, nous avons beaucoup de demandes de nos clients pour décarboner leur transport car les gares parisiennes sont saturées d'accès routiers. Nous sommes propriétaires d'une friche industrielle qui possède l'embranchement fer et une ITE. Nous pourrions construire et exploiter une gare multimodale afin de développer le transport combiné, répondant ainsi à la volonté gouvernementale et aux chargeurs »

Obs N° 1289 La ville de St GERMAIN en LAYE

« Développement du fret ferroviaire : nous vous encourageons à remettre en activité le site multimodal à vocation logistique de la gare d'Achères Grand Cormier, point stratégique pour le transport de marchandises et les liaisons ferroviaires régionale, afin de renforcer le fret et proposer des plateformes pour assurer la livraison du dernier kilomètre depuis le secteur de la gare de triage d'Achères vers les communes alentours (Saint-Germain-en-Laye, Poissy, Achères, Conflans, Maisons Laffitte...) au moyen de liaisons décarbonés »

Obs N° 1334 du registre numérique Les élus de La Gauche Communiste, Ecologiste et Citoyenne de le maitre d'ouvrage Ile-de-France ont écrit :

« Le PMIDF ne prend pas les mesures et ne propose pas une feuille de route permettant de réduire la part modale du transport routier de marchandises au profit de mode de transport plus vertueux. Les différents documents stratégiques en la matière éludent également l'opérationnalité d'une telle transition. Ainsi, il est déplorable que la protection des emprises ferroviaires et des installations terminales embranchées (ETE) ne figure pas dans le PMIDF et qu'elle soit limitée à la zone dense dans le SDRIF-E,

Il est également incompréhensible que le PMIDF ne prévoit pas un moratoire sur les fermetures de lignes ferroviaires en Ile-de-France. Aussi, il est étonnant que le PMIDF fasse l'impasse sur le démantèlement de Fret SNCF, premier acteur du fret ferroviaire du pays.

Nous apportons notre soutien aux études en faveur d'un contournement fret ferroviaire de l'Ile-de-France. Aussi, nous souhaitons qu'le maitre d'ouvrage et le maitre d'ouvrage participent davantage au financement des ITE (régénération et création) ainsi qu'aux terminaux combinés ferroviaires et fluviaux, »

Réponse du maitre d'ouvrage

Au regard des impacts environnementaux et urbains du transport de marchandises, le constat de réduire la part de la route dans le transport de marchandises au profit de mode de transports alternatifs (notamment fluvial et ferroviaire) est partagé par le maitre d'ouvrage et Île-de-France Mobilités. L'action 10.2 du PDMIF, malgré les contraintes spécifiques du réseau ferré francilien (saturation et difficultés de concilier les trafics voyageurs et fret) porte bien l'ambition de développer l'usage des modes ferroviaires et fluviaux notamment. Sur le sujet du fret ferroviaire, l'Etat au travers sa stratégie nationale pour le fret ferroviaire pilote le sujet. En complément la région Île-de-France au travers l'acte 2 de sa stratégie régionale fret et logistique accompagne d'ores et déjà les projets qui la concerne via le financement des installations terminales embranchées (ITE), d'infrastructures multimodales et chantiers de transports combinés stratégiques pour l'Île-de-France.

La Région soutient également massivement le développement de la voie d'eau en finançant notamment des infrastructures ou des installations portuaires, fluviales dans le cadre du CPIER « Vallée de la Seine », du protocole pour le Canal Seine Nord Europe et différents dispositifs pour l'innovation et le report modal afin d'assurer la décarbonation des activités logistiques.

Commentaire de la commission d'enquête

La commission d'enquête apprécie que la maîtrise d'ouvrage ait fait une priorité du rééquilibrage des modes de transport logistique et ait fixé des objectifs ambitieux pour rééquilibrer les parts respectives de ces modes de transport.

Si l'Etat agit au travers de sa stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire, la région doit prendre toute sa place dans les dispositifs qui dynamiseraient ces intentions.

Les programmes portuaires ne peuvent être envisagés qu'avec la volonté de préserver les équilibres environnementaux.

2.7.2 La route

Le transport routier est dans les contributions considéré comme trop prégnant et devrait être considérablement réduit

Obs N° 520 du registre numérique Mme d'HERMIES

« Le nœud autoroutier de la porte de Bagnolet est un scandale sanitaire, environnemental, et économiquement absurde.

Pourquoi faut-il que les camions de toute l'Europe, venant du sud, du nord, de l'est s'y précipitent ? Et gratuitement...

En plus, c'est extrêmement dangereux la nuit : dans la descente sur Paris, ils font la course... C'est un des nœuds les plus utilisés en Europe.

En attendant le ferroutage, pour le prochain siècle ? Ce serait vraiment utile de le rendre moins attractif... »

Obs n° 875 du registre numérique M. BATY :

« Se déplacer autour de nos villes à proximité des autoroutes A1, A3, A104 devient aussi de plus en plus compliqué. L'absence de ferroutage, de mise du fret sur des trains, de création de plateforme multimodales à Roissy, Garonor et Drancy, etc., pour des livraisons du dernier kilomètre en véhicules propres, conduit à une saturation quotidienne et permanente des voies de circulations par des milliers de camions qui font le contournement de la capitale. »

Obs N° 1119 du registre numérique M EDOUARD

« Organisation rationnelle des flux de marchandises interrégionaux (action 10.1.1)

Il est nécessaire d'éviter que les transports de fret routier entre l'Ouest de la France (Normandie et Bretagne) vers la Bourgogne et au-delà passent par l'Ile-de-France en terminant enfin le bouclage autoroutier de la rocade de contournement de l'IDF (tronçon manquant entre Bourges et Troyes). Analogie avec l'action 10.2.3 (contournement de l'Île-de-France pour le trafic de fret ferroviaire de transit). »

2.7.3 Les fleuves

Obs N° 477 du registre numérique le Conseil départemental de Seine-et-Marne

« Fret fluvial : Le Département souhaite une accélération de la mise en grand gabarit de la Seine (sud du département). »

Obs N° 977 du registre numérique M. EVREINOFF

« Développement du fret fluvial sur la Seine, en exploitant le futur site de PSMO pour favoriser des solutions logistiques décarbonées. »

Obs N° 1289 La ville de St GERMAIN en LAYE

« Développement du fret fluvial : Renforcer les offres de transports à travers la Seine en s'appuyant sur le futur site de PSMO »

Obs N° 1332 du registre numérique Une Anonyme, Présidente de SOS Bords de Seine

« J'affirme ma totale opposition aux projets du PORT INDUSTRIEL HAROPA à Vigneux sur Seine en face d'Ablon (140 mètres entre les deux berges). Celui-ci s'inscrit dans un projet de faire de la Seine une voie de distribution de marchandises sur un fleuve qui appartient à tous ses citoyens. Une autoroute fluviale pour accueillir et vendre du transport. Un projet financier et immobilier et non un service rendu aux franciliens. Faire la Seine un grand hub logistique. L'évolution démographique de notre région ne justifie pas la destruction de ce fleuve, ni la qualité de vie de ses riverains ».

Réponse du maître d'ouvrage

Afin de répondre aux besoins d'approvisionnement des bassins de consommations et des filières économiques il ne s'agit pas d'opposer les modes mais de travailler à réduire la part modale routière qui est prédominante tant que possible, en favorisant des chaînes logistiques davantage multimodales, décarbonées et innovantes. Les actions 10.2 et 10.4 du PDMIF sont identifiées pour accompagner les entreprises et opérateurs dans la réussite de cet objectif. La région au travers l'acte 2 de sa stratégie régionale fret et logistique dispose de plusieurs leviers financiers pour les accompagner également.

Commentaire de la commission d'enquête

La commission d'enquête apprécie les intentions de la maîtrise d'ouvrage au travers des actes du PDMIF.

Elle souhaite toutefois que des indicateurs fiables (par exemple ceux proposés par la SITRAM) permettent une mesure régulière de l'efficacité de ces actions dans le rééquilibrage de la part modale de chaque mode de transport de fret en Ile de France.

2.7.4. Questions complémentaires de la commission d'enquête

Question N°1 :

La région peut-elle envisager un moratoire sur l'installation d'entrepôts logistiques sur des zones ne bénéficiant pas d'accès ferroviaire ou fluvial ?

Réponse du maître d'ouvrage

L'habilitation du PDMIF, telle qu'elle résulte notamment de l'article L. 1214-2 du code des transports, ne lui permet pas de prévoir une telle règle qui dépasse le strict cadre des mobilités et se rapporte, de manière plus générale, à l'aménagement du territoire francilien. La région et le maître d'ouvrage ne sont pas compétents en matière d'autorisations d'installations d'entrepôts, un moratoire ne serait donc pas envisageable.

A ce titre, le SDRIF-E comporte un chapitre dédié à la logistique (chap. 4-4 ; orientations réglementaires 116-127) qui vise à favoriser l'organisation et le fonctionnement de la logistique francilienne sur la base d'une armature multimodale de sites fluviaux et ferroviaires, articulée avec le réseau routier principal et en cohérence avec celle des régions voisines.

Cette armature comprend des sites existants et des sites à créer, notamment dans les secteurs denses en activités économiques et présentant un potentiel important de report modal.

En cohérence, la stratégie régionale fret et logistique (Acte 2) et le PDMIF (Axe 10) encouragent et accompagnent la consolidation d'une armature logistique plus sobre, qui répond aux besoins des habitants et des entreprises de l'Île-de-France dans une approche de sobriété foncière et d'intégration urbaine et environnementale.

Commentaire de la commission d'enquête

La commission d'enquête note que la maîtrise d'ouvrage n'a pas de compétence directe dans l'autorisation d'installations d'entrepôts et d'aménagement du territoire.

Elle souhaite malgré tout que celle-ci insiste sur la nécessité d'accès ferroviaire et/ou fluvial sur les 22 sites potentiels listés pages 324,325 et 326 du PDMIF avant autorisation d'installation d'entrepôts sur ces espaces.

Question N°2 :

Comment envisager la mise en place de péages spécifiques pour les poids lourds en transit.

Réponse du maître d'ouvrage

L'habilitation du PDMIF, telle qu'elle résulte notamment de l'article L. 1214-2 du code des transports, ne lui permet pas de prévoir des péages dont la mise en œuvre relève du domaine de la loi, dans le respect des règles européennes et notamment de la Directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, dans sa rédaction issue de Directive (UE) 2022/362 modifiant les directives 1999/62/CE, 1999/37/CE et (UE) 2019/520 en ce qui concerne la taxation des véhicules pour l'utilisation de certaines infrastructures.

Ce cadre légal a été profondément renouvelé par l'Ordonnance n° 2023-661 prise en application des dispositions de l'article 137 de la loi du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement

climatique et renforcement de la résilience face à ses effets et de l'article 128 de la loi du 30 décembre 2021 de finances pour 2022.

Ce nouveau cadre normatif ménage une place aux Régions qui pourront désormais agir en ce sens, dans des conditions strictement encadrées (Code des impositions sur les biens et services, art. L421-186 s.). Ce dispositif demeure juridiquement distinct du PDMIF qui relève d'une habilitation différente du maître d'ouvrage.

Une telle mesure risquerait de peser sur les entreprises de transports alimentant le maître d'ouvrage et son tissu économique, avec des impacts sur la compétitivité (dans un contexte complexe de réindustrialisation) et sur les prix de vente pouvant affecter le pouvoir d'achat des ménages. La Région, au travers notamment de sa stratégie régionale fret et logistique, ainsi que le PDMIF visent plutôt à soutenir l'accompagnement de la filière dans sa transition écologique, l'innovation et le développement de chaînes logistiques multimodales et décarbonées.

Commentaire de la commission d'enquête

La réponse de la maîtrise d'ouvrage précise avec détails les textes qui régissent l'utilisation de certaines infrastructures dans le cadre du code des transports et des lois de finances.

L'argumentation développée dans le dernier paragraphe laisse entendre que le choix de favoriser les transports alternatifs au transport routier ne soit pas encore une priorité du PDMIF.

La commission d'enquête regrette que la rentabilité économique d'un mode de transport prévale sur les conséquences environnementales de celui-ci.

Question N°3 :

Qu'en est-il d'étude sur un contournement ferroviaire de la région ?

Réponse du maître d'ouvrage

L'étude de contournement et franchissement Fret ferroviaire de l'Ile-de-France, inscrite dans le Plan des mobilités en Île-de-France, et portée par l'Etat est actuellement toujours en cours. Elle consiste à étudier la faisabilité technique et économique d'un contournement "fret de l'Île-de-France pour les circulations qui n'ont pas de raison commerciale de la traverser. Des approfondissements sont nécessaires sur certains itinéraires.

Commentaire de la commission d'enquête

La commission prend acte de la réponse et souhaiterait qu'un échéancier puisse être élaboré et inscrit au PDMIF.

Question N°4 :

La région peut-elle envisager l'élargissement du Pacte des logistiques métropolitaines du Grand Paris à la région ?

Réponse du maître d'ouvrage

La Région Ile-de-France a établi une stratégie régionale fret et logistique dont l'Acte 2 a été voté en septembre 2022. Elle repose sur 4 axes pour une logistique plus responsable et mieux intégrée au niveau urbain et environnemental. Elle vise à améliorer le fonctionnement du fret et de la logistique à l'échelle francilienne en renforçant la connaissance du secteur (Axe 1), en accompagnant la décarbonation des activités logistiques (Axe 2), en les prenant en compte dans la planification et les projets urbains (Axe 3) et en valorisant la filière porteuse d'innovations et pourvoyeuse d'emplois (Axe 4). Elle couvre l'ensemble du périmètre régional et dispose de plusieurs leviers d'interventions (contrats de plans Etat-Région, 4 dispositifs fret régionaux, partenariats avec le monde de la recherche, etc.) et cible différents types de bénéficiaires (entreprises, collectivités territoriales, opérateurs, aménageurs, etc.) La MGP dispose d'un Pacte

logistique métropolitain ne couvrant pas l'ensemble du périmètre francilien et ne disposant pas de l'ensemble des leviers d'interventions dont dispose la région Ile-de France. Leurs capacités d'intervention sont à ce jour plus limitées avec une cible de bénéficiaires plus réduite. Un travail est porté notamment par le maître d'ouvrage pour fédérer les différents acteurs publics œuvrant sur le sujet au travers de réunions multipartenaires (Région, Etat, MGP, Ville de Paris, Ademe, etc.) Une convention avec la MGP intégrant notamment le sujet de la logistique est également en cours d'actualisation. Ces différents travaux visent à articuler les politiques régionales dites "fret et logistique", et construire des actions ou référentiels conjoints.

Commentaire de la commission d'enquête

La commission d'enquête prend acte des précisions apportées et se félicite des convergences mises en place. Les efforts de la maîtrise d'ouvrage pour fédérer les différents acteurs publics qui œuvrent sur le sujet sont louables. La cohérence des dispositifs améliorera leur dynamisme et leur efficacité.

La commission d'enquête regrette à nouveau que pour des difficultés calendaires, ces actions et conventions qui ne sont pas encore finalisées ne puissent figurer dans le PDMIF.

Question N°5 :

Comment la région entend-elle préserver le patrimoine constitué par les emprises ferroviaires ou fluviales et les maintenir à leur destination première ?

Réponse du maître d'ouvrage

Le SDRIF-E, voté le 11 septembre 2024, identifie et protège notamment les sites constituant l'armature logistique francilienne. Il sanctuarise par ailleurs 211 sites qui bénéficient d'une desserte multimodale (ports, chantiers combinés, triages et installations terminales embranchées) appelés à devenir les pivots d'un système logistique francilien plus sobre. Cette ambition de préservation des sites embranchés et/ou multimodaux se traduit par une liste qui figure au PDMIF (voir complément à la mesure 10.1.3).

Commentaire de la commission d'enquête

La maîtrise d'ouvrage protège et sanctuarise les sites qu'elle définit comme sites pivot dans l'armature logistique régionale.

Il apparaît malgré tout qu'un certain nombre d'emprises ferroviaires (comme celles de Lognes, Paris-Est ou Gare du Nord), dont il conviendrait d'établir une liste aussi exhaustive que possible, ne figurent pas dans l'état figurant au complément à la mesure 10.3.1 et qu'il serait souhaitable de les préserver.

Question N°6 :

Les entrepôts logistiques sont ravitaillés par de gros porteurs (voire semi-remorques jusqu'à 38 tonnes !) et sont implantés généralement à 15 à 25 km de Paris et de la petite couronne.

Afin de minimiser l'impact carbone des « *derniers kilomètres* » le maître d'ouvrage pourrait-elle imposer que la livraison des magasins et grandes surfaces depuis ces entrepôts logistiques soit effectuée par des camions zéro émission (alimentation électrique, voire hydrogène... ?

Réponse du maître d'ouvrage

L'habilitation du PDMIF, telle qu'elle résulte notamment de l'article L. 1214-2 du code des transports, ne lui permet pas de prévoir une telle règle qui interdirait la desserte des commerces par des véhicules thermiques.

En l'état de la législation, l'interdiction de véhicules thermiques relève de la mise en œuvre des ZFE (v. CGCT, art. 2213-4-1) ou exceptionnellement, des pouvoirs de police des autorités locales pour des secteurs spécifiquement délimités (v. CGCT, art. 2213-4).

Une intervention du législateur serait donc nécessaire pour permettre une telle interdiction générale de desserte des commerces par des véhicules thermiques.

Néanmoins le PDMIF comporte un volet visant à réduire les nuisances liées à la livraison de marchandises en zones urbaines, notamment son action 10.3 « Améliorer les conditions de distribution des zones urbaines ».

Le Plan des mobilités porte des objectifs de transition énergétique des parcs de véhicules de transport de marchandises à horizon 2030 :

- 33,5% de véhicules utilitaires légers et 12% de poids lourds électriques, hybrides rechargeables ou hydrogène ;
- 8% de véhicules utilitaires légers et 20% de poids lourds roulant GNV, préférentiellement issu de la méthanisation de déchets organiques

Pour accompagner cette transition, le Plan des mobilités porte des actions visant à développer les réseaux de recharge et d'avitaillement pour les véhicules propres et à poursuivre les aides à l'achat de véhicules propres, avec une action spécifique au transport de marchandises (voir réponse à la section 8.1 pour davantage de précisions concernant cette thématique).

Commentaire de la commission d'enquête

La commission d'enquête note que le maître d'ouvrage n'a pas en l'état actuel de la législation, compétence directe dans cette matière.

Elle se félicite des objectifs de transition énergétique des parcs de véhicules de transport de marchandises déterminés à horizon 2030.

2.8 THEME N° 8 L'ENVIRONNEMENT

Ce thème fait état des nombreux impacts qu'engendrent tous les modes de transport motorisés, sur la vie quotidienne de la population et sur l'environnement en général.

Pour beaucoup, le remède à cette situation réside dans le développement des mobilités douces, une restructuration du réseau RER et une refonte de la politique tarifaire. (Cf thème N° 5 Politique tarifaire).

2.8.1. Transition énergétique

Dans son utilisation la plus courante, la transition énergétique désigne aujourd'hui le défi d'un changement complet dans le volume et les types d'énergies utilisées, dans l'objectif de décarboner le plus rapidement possible l'économie afin de réduire son impact sur l'environnement.

Dans les observations déposées, la transition énergétique semble concerner, plus particulièrement les collectivités publiques et organismes.

Les solutions proposées résident en premier chef dans la diminution de l'usage de la voiture remplacée par des modes plus doux, la recherche de transports alternatifs, la réouverture de certaines lignes ferroviaires et l'avitaillement des poids lourds.

Obs N°119 du registre numérique Mme FRICHET

« C'est pourquoi, lorsque c'est possible, il faut remettre en service les lignes ferroviaires pour une mobilité durable, décarbonée et abordable financièrement »

Obs. n° 407 du registre numérique Mme DELAETRE

« Décarboner le fret et le transport de marchandises

Soutenir une logistique territoriale plus durable et performante en favorisant le transport de marchandises par train ou voie fluviale, l'optimisation des flux routiers et la transition énergétique des véhicules de transport.

► Décarboner le parc de véhicules franciliens

Décarboner le parc automobile francilien en aidant à l'achat de véhicules électriques, en mettant en place davantage de bornes de recharge et en accompagnant l'essor des énergies durables (bio GNV, hydrogène ...).

L'électrification du parc n'est pas une solution parfaite, mais c'est un moyen rendu nécessaire pour atteindre les objectifs de la SNBC, raison pour laquelle elle est préconisée par le GIEC ».

Obs. n° 474 du registre numérique - Conseil départemental de Seine-et-Marne

« ACHEVER LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE DES FLOTTES DE L'ÉTAT, DES COLLECTIVITÉS LOCALES ET DE TOUS LEURS ÉTABLISSEMENTS

Au-delà de ces obligations réglementaires, il est souhaitable que les collectivités et entreprises publiques locales atteignent "un parc de véhicules 100 % à faibles ou très faibles émissions à horizon 2030." Le verdissement de la flotte du Département à cet horizon n'est pas atteignable pour des raisons techniques et budgétaires. Le Département n'est donc pas favorable à cet objectif ».

Obs. n° 638 sur le registre public : Mme NIEIL-TRAN -GRDF en Ile-de-France.

« GRDF acte les inflexions d'Île-de-France Mobilités sur la nécessité d'accélération la transition énergétique de la flotte de poids lourds, au même titre que celles des véhicules

utilitaires légers, ainsi que d'accélérer le développement accéléré de l'offre de poids lourds à motorisation décarbonée (électrique, bioGNV et hydrogène). GRDF propose d'accompagner l'ensemble des acteurs de transport dans la transition énergétique de leur flotte et dans l'étude de raccordement de stations multi-énergies publiques et privées (dont le bioGNV).

Accélérer la transition énergétique des véhicules de transport de marchandises (p322)

La disponibilité de la gamme de véhicules roulant au bioGNV permet de couvrir tous les usages d'une collectivité ou d'une entreprise : véhicules de transports de personnes (cars/bus), poids lourds pour le transport de marchandises, BTP, tracteurs agricoles, engins de manutention et d'entretien, bennes à ordures ménagère, balayeuses, véhicules utilitaires légers...

Accélérer la transition énergétique des parcs de véhicules.

GRDF souhaite apporter des précisions sur le réseau d'avitaillement en GNV et le parc de véhicules roulant au bioGNV en France, et sur le territoire francilien.

En Île-de-France, au 1er mars 2025 :

- ☐ 43 stations publiques GNV sont accessibles.
- ☐ Plus de 110 stations privatives (centres bus, stations pour bennes à ordures, stations pour flotte de transport de marchandises ou de collectivités) ont été construites pour le compte de collectivités et d'entreprises.
- ☐ 44 000 véhicules roulent au bioGNV en France dont 17 000 en Île-de-France (Source : fichier des immatriculations, 28/02/2025°)

Dns le point 5.1.6. « Transition énergétique des parcs de véhicules », vous mentionnez l'objectif d'installer environ 60 stations supplémentaires entre 2024 et 2030. A mars 2025, ce sont 43 stations publiques et plus de 110 stations BioGNV privatives qui sont déployées pour décarboner les flottes des entreprises franciliennes ».

Obs N° 576 du registre numérique M. CHARPAK

« ...Les politiques actuelles sont contreproductives pour la décarbonation de l'île de France, la diminution des pollutions de l'air et des sols liées aux transports motorisés et la qualité de vie des citoyens d'une partie de la région...

Obs N°638 du registre numérique GRDF Mme NIEL-TRAN

« GRDF acte les inflexions d'Île-de-France Mobilités sur la nécessité d'accélération la transition énergétique de la flotte de poids lourds, au même titre que celles des véhicules utilitaires légers, ainsi que d'accélérer le développement accéléré de l'offre de poids lourds à motorisation décarbonée »

Obs. N : 892 du registre numérique : Mme VIARD

« Je suis atterrée par les objectifs affichés. D'ici 2030 environ 25 milliards d'euros auront été investis dans le Grand Paris Express afin de réaliser une lourde infrastructure de transports collectifs. Les travaux auront bouleversé des quartiers, généré des nuisances gigantesques afin d'enterrer les nouvelles lignes. L'augmentation apparemment substantielle de la part du vélo dans ces déplacements aboutira à un résultat global dérisoire du fait de son niveau actuel en dehors du territoire de la ville de Paris. Cette part restera faible parce que la sécurisation d'axes structurants restera encore exceptionnelle. Un tel manque d'ambition dans la transition énergétique laisse à penser que la majorité à l'Assemblée régionale vit dans un monde alternatif dans lequel on peine à tirer les conclusions du Changement climatique. J'attends des élus qu'ils anticipent la situation future défavorable que nous devons affronter et non qu'ils laissent les choses quasiment inchangées. J'attends de l'ambition, de l'audace ».

Obs N° 977 du registre numérique M. EVREINOFF

« ...Développement du fret fluvial sur la Seine, en exploitant le futur site de PSMO pour favoriser des solutions logistiques décarbonées ».

Obs N° 1071 du registre numérique un ANONYME

« L'avenir des mobilités dans les espaces urbains, donc au moins du cœur de l'île de France autour de Paris, doit être non seulement décarbonée dans le sens non polluant pour les habitants des zones denses, mais il faut aussi donner moins de place à la voiture individuelle qui occupe beaucoup trop d'espace »

Obs N° 1138 du registre numérique M. LEROY TERQUEM

*« Le **vélo** est le moyen décarboné de déplacement à moyenne distance. La Région doit contribuer à valoriser le vélo qui est une solution pragmatique et efficace, tout à la fois bonne pour la planète, bonne pour la santé et bonne pour les finances publiques »*

Réponse du maître d'ouvrage

La très grande majorité des actions du Plan des mobilités vise à décarboner les déplacements des personnes et des biens circulant en Île-de-France, afin d'atteindre l'objectif majeur fixé par le plan d'une réduction de 26 % des émissions de gaz à effet de serre liées au transport d'ici l'horizon 2030.

Les observations regroupées au sein de la présente section "Transition énergétique" concernent en réalité deux types de leviers d'action :

- L'incitation au report vers des modes moins carbonés voire décarbonés, alternatifs à la voiture (vélo) ou au transport routier de marchandises (fret ferroviaire ou fluvial) ;
- La transition énergétique à proprement parler, c'est-à-dire le remplacement de véhicules thermiques par des véhicules fonctionnant aux énergies alternatives, en particulier électricité et biogaz.

Le premier levier fait l'objet de nombreux axes du plan, explicités dans d'autres sections du présent document.

Le second levier est explicité dans les axes 10 et 11 du plan. L'ensemble de l'axe 11 du Plan des mobilités est en effet consacré à la transition énergétique du parc de véhicules routiers et mettant l'accent sur le besoin :

- De développer les réseaux de recharge et d'avitaillement en énergies alternatives : bornes de recharge électrique, stations de gaz naturel pour véhicules (GNV, et en particulier bioGNV produit à partir de la méthanisation de déchets organiques) et stations hydrogène. En particulier, un objectif ambitieux mais réaliste de 100 000 points de charge électrique y est inscrit (en équivalents 24kW, ce qui signifie que si des bornes de puissance plus importante sont installées, le même objectif peut être atteint avec moins de points de charge).
- De poursuivre les aides à l'achat de véhicules propres ou au retrofit de véhicules essence ou diesel (transformation de leur motorisation vers l'électrique) à destination des particuliers, des collectivités et des entreprises pour permettre de couvrir une partie du surcoût des véhicules à motorisation alternative.

L'action 10.4 de l'axe 10 qui est consacré à la logistique porte des compléments spécifiques à la transition du parc de véhicules routiers de marchandises, en mettant l'accent sur le besoin de développer des stations multi-énergie (électrique, GNV, hydrogène) à proximité des zones logistiques, d'accompagner l'électrification du parc de véhicules utilitaires légers et le développement de la cyclologistique dans les territoires où cela est pertinent.

C'est bien l'activation de l'ensemble des leviers qui doit permettre d'atteindre l'objectif global de décarbonation du plan.

Les solutions à mettre en œuvre varient selon les territoires, la transition énergétique du parc de voitures revêtant un caractère plus déterminant dans les territoires au sein desquels les solutions alternatives (modes actifs, transports en commun) ne permettent pas de répondre à l'ensemble des besoins de mobilité.

Commentaire de la commission d'enquête

La commission d'enquête considère également que la transition énergétique est au cœur des orientations du Plan des Mobilités IDF et que des objectifs clairs y sont énoncés. A cet effet, les différentes stratégies sont dirigées vers les incitations à des modes de transports totalement décarbonés, tels qu'examinés de façon détaillée dans le présent procès-verbal mais il est noté la reconnaissance et la prise en compte de la voiture comme moyen de transport indispensable, actuellement, dans certains territoires. Il en est de même pour certains transports utilitaires.

A cet effet, les incitations à davantage de véhicules s'orientant vers une transition énergétique sont rappelées, notamment les aides à l'accès à des véhicules propres mais, il est important de le souligner, vers le développement de stations multi-énergie, dont l'insuffisance actuelle représente, pour les transports routiers de marchandises probablement un frein à la transition énergétique de ces véhicules.

2.8.2. Nuisances

De nombreux déposants déplorent les nuisances générées par la circulation motorisée tant en voiture individuelle qu'en transports collectifs, bus, camions, rail, mobylettes.

Ces nuisances sont multiples, bruit, pollution de l'air, pollutions lumineuses, et jugées préjudiciables à la qualité de l'environnement et à la santé de la population.

Les exemples ci-après illustrent cette situation.

➤ Pollution et qualité de vie

Obs N° 57 du registre numérique Mme AWAD

« ...Il est impératif qu'Issy-les-Moulineaux s'engage dans une refonte profonde de son aménagement urbain afin de réduire la place de l'automobile :

Boulevard Rodin : un boulevard d'un autre temps, source d'accidents, de pollution sonore et atmosphérique, alors même qu'il borde une école ! »

Obs N°123 du registre numérique Anonyme *« ...La voiture sur la région parisienne est une catastrophe écologique et sanitaire (pollution aux particules, bruit... »*

Obs N° 146 du registre numérique Une Anonyme

« La pollution sonore : klaxon, bruit de moto, bruits de camion poubelle le matin, bruits de travaux, etc. empêchent de bien dormir, notamment sur les axes fréquentés (ex : boulevard Exelmans). Les radars de bruits pourraient être une bonne solution si seulement ils captent bien les différentes nuisances, que ce soit dans les aigus ou les graves »

Obs. n° 1296 du registre numérique : Ville de Saint-Germain-en-Laye.:

“Repenser la mobilité pour améliorer le cadre de vie et la santé des Saint-Germainois“. Nos objectifs et actions permettent de répondre à ceux précisés dans le PDMIF ».

Obs N° 134 du registre numérique Anonyme

« ...La ville est bondée de bus diesel vétustes qui engendrent encore plus de bouchons et de pollution sans parler des nuisances sonores permanentes pour les riverains... »

Obs N° 142 du registre numérique M. KOWALSKY

« C'est avec ces ambitions que nous sortirons de la dépendance à la voiture individuelle et les nuisances qu'elle entraîne. »

Obs N° 146 du registre numérique un Anonyme

« ... La pollution sonore : klaxon, bruit de moto, bruits de camion poubelle le matin, bruits de travaux, etc. empêchent de bien dormir... »

Obs.° 223 du registre numérique M. DOS SANTOS.

« Il est nécessaire d'anticiper les afflux de population dans les zones dans lesquelles de grandes opérations d'aménagement sont en cours et dans lesquelles la densité augmente fortement aux portes de Paris. Il y a un fort déficit de transports en commun, ce qui est contraire avec un cadre de vie apaisé ».

Obs N° 440 du registre numérique Anonyme

« ...ces bus de grande capacité circulent très fréquemment, y compris aux heures creuses, alors qu'ils transportent généralement à peine 3 ou 4 passagers aux heures de faible affluence. Cette situation entraîne un gaspillage énergétique important, une pollution excessive et des nuisances sonores non négligeables pour un village de cette taille... »

Obs N° 497 du registre numérique Mme BONTE

« Toujours pas d'action concrètes en petite couronne pour lutter contre la pollution des véhicules et nuisances sonores des mobylettes ! »

Obs N° 558 du registre numérique M. BUTIN-JULIA

« ...le trafic routier s'écoule de plus en plus mal et le nombre de kilomètres de bouchons augmente de manière exponentielle...engendrant des temps de parcours nettement augmentés et donc une pollution bien plus importante... »

Obs N° 559 du registre numérique Anonyme

« ...La route de Versailles est déjà très empruntée par les voitures, mais aussi les poids lourds... de plus en plus nombreux... Cette circulation est réellement source de pollution, de pollution sonore aussi et surtout d'un manque réel de respect de la vitesse maximale... »

Obs N° 761 du registre numérique M. MICHAU

« ...Aujourd'hui, le manque d'alternatives organisées pousse encore trop de familles à utiliser la voiture, contribuant aux embouteillages et à la pollution locale... »

Obs N°766 du registre numérique Mme PEDEFLOUIS

« ... je constate dans ma ville la prolifération de véhicules lourds, qui encombrent l'espace public et aggravent la pollution de l'air en surconsommant du carburant par rapport à un véhicule classique... »

Obs 781 du registre numérique Ville d'Etampes

« Un point d'attention est également à porter sur l'évolution du fret ferroviaire courte distance. Il est indispensable de ne pas générer des plateformes en grande couronne qui permettent de réduire globalement les émissions mais qui génèrent les nuisances environnementales sur les territoires

Obs. n° 799 du le registre numérique ; Mme MERCIER.:

« Quels sont les moyens qui vont être mis en place pour leur faire connaître, pour qu'ils s'en emparent afin qu'ils participent réellement à la transformation de leurs déplacements et donc à l'amélioration de leur cadre de vie, à la diminution drastique nécessaire et attendue des différentes pollutions : air, sol, particules fines, bruits, à l'amélioration de leur santé et à la réduction du réchauffement climatique ? »

Obs N° 801 du registre numérique Mme MERCIER

« ... » Les bus RATP circulent de fait difficilement, les habitants subissent la dangerosité de la circulation non régulée, circulation d'autant plus difficile par l'augmentation induite de ces cars, la pollution en particules fines, la pollution au bruit des cars et des touristes qui cherchent comment prendre les transports pour se rendre à Paris ou ailleurs... »

Obs. n° 1333 sur le registre électronique : Communauté d'agglomération Val d'Yerres Val de Seine (CAVYVS).

« Pour une ambition plus forte en faveur de la qualité de vie, de la qualité de l'air et de la lutte contre le bruit

Le PMIDF, malgré ses ambitions, ne dispose pas des leviers nécessaires pour réduire l'impact des transports sur l'environnement et sur le cadre de vie. Ainsi, plusieurs politiques publiques restent orphelines d'un chef de file et/ou de moyens suffisants.

Concernant la lutte contre le bruit et l'amélioration de la qualité de l'air, le PMIDF mérite d'être complété ».

➤ **Nuisances sonores/la vitesse**

Les causes de ces nuisances, évoquées par les déposants, reposent sur une vitesse excessive des véhicules, mal régulée en zone urbaine, la prolifération de bouchons due à une mauvaise répartition des modes de transport et également à la circulation des poids lourds et des bus.

La réduction de la vitesse sur les voies rapides et nationales est souvent jugée nécessaire. Nombreux sont ceux qui proposent de réserver des voies sur autoroute pour les cars, les bus et le covoiturage.

Obs N°9 du registre numérique Mme ADOUDDA DEBBA :

« La délibération du Conseil municipal de la Gennevilliers en date du 18 décembre 2024 émettant un avis sur le projet plan des mobilités en Ile-de-France, [...] formule les priorités suivantes : -réduire vitesse sur autoroute A86 et A15 pour améliorer la sécurité réduire le bruit et la pollution... »

Obs N° 54 du registre numérique Mme SAFFROY

« ...Pour plus de sécurité et moins de pollution : réduire à 30km/h la vitesse dans toutes les agglomérations... »

Obs N°165 du registre numérique Un Anonyme

« ... moins de circulation automobile et donc de nuisances sonores la nuit pour les riverains »

Obs N° 409 du registre numérique Mme SALVADOR

« Réduire l'exposition des Franciliens aux nuisances sonores des transports collectifs ferrés »

Obs N°552 du registre numérique une Anonyme

« Harmoniser les limitations de vitesses sur les routes d'ile de France : 50 sur le périphérique ; 70 à l'intérieur de l'A86 sur l'A1, A3, A4, A6, A14 et sur toute l'A86 ; 90 à l'extérieur de l'A86 jusqu'à la Francilienne incluse. 110 au-delà, pourquoi pas 130 plus loin.

On a tous droit à une bonne qualité de l'air, à une diminution du bruit, à une meilleure fluidité du trafic, à ne plus douter de la limite de vitesse. Ou qu'on habite en ile de France !»

Obs N° 738 du registre numérique M. USCLAT

« ...Installation de dispositifs de contrôle de vitesse, et de limitation de bruit si nécessaire. »

« ...Nous demandons instamment l'abaissement de la vitesse à 50 km/h dans de telles situations et notamment sur le tronçon de la D98 qui traverse notre quartier (environ 800 mètres). Cette mesure simple, ne demandant qu'un très faible investissement et rapide à mettre en œuvre améliorerait considérablement la sécurité de tous les usagers et réduirait les nuisances sonores... »

Obs 1034 du registre numérique Un Anonyme

« ...les vitesses de plus de 90 km/h devant nos maisons et les anciens aiguillages conservés provoquent des nuisances sonores intolérables pour les riverains, les capteurs sonores démontrent cette hausse de décibels. Malheureusement des normes calculées sur des moyennes ne tiennent pas du tout compte de ce que nous vivons au quotidien... »

Obs N°1401 du registre numérique M MILLET

« ... En cohérence de l'objectif de diminution de la pollution, des émissions de GES et de l'accidentalité routière, sur l'ensemble du réseau routier Francilien, y compris concédé, plafonner la vitesse maximale autorisée à 90 km/h dès maintenant puis à 70 km/h en 2030 - contre actuellement 110 km/h sur le réseau public et 130 km/h sur le réseau... »

Obs N° 480 du registre numérique Communauté d'agglomération Cergy

« ...Afin de limiter les accidents, la pollution de GES et sonore, la CACP demande à réduire la vitesse à 70 km/h voire 50 km/h sur l'intégralité de la traversée de l'A15 à Cergy-Pontoise... »

Obs N° 463 du registre numérique un Anonyme

« ...Je constate comme d'autres riverains que ma maison tremble au passage des doubles bus. Je ne sais pas s'il s'agit de la vitesse inadaptée, du poids du véhicule, de l'état de la voirie ou d'un ensemble de ces 3 facteurs mais la nuisance est non négligeable... »

Obs N° 480 du registre numérique Communauté de communes de Cergy-Pontoise

« .. Afin de limiter les accidents, la pollution de GES et sonore, la CACP demande à réduire la vitesse à 70 km/h voire 50 km/h sur l'intégralité de la traversée de l'A15 à Cergy-Pontoise... »

Obs N°649 du registre numérique les élèves de seconde ECOLE LA SOURCE MEUDON

« ...nous proposons de taxer l'utilisation de l'automobile dans un rayon de 15km autour du centre de Paris..... Les mesures ci-dessus permettraient de limiter la pollution (sonore, CO2, particules fines... ». »

Obs N° 795 du registre numérique un Anonyme de Port Marly

« Il est impensable d'imaginer un axe magistral passant à Port Marly sachant que je pensais que nous étions déjà au maximum de passage de camions, je n'ose imaginer.... Le bruit existant et la pollution sont déjà des nuisances importantes

Obs N° 1232 du registre numérique SOS Bords de Seine

« .. La pollution sonore due au trafic des super péniches, au débarquement des containers et leur enlèvement par camions ou trains, l'activité des entrepôts rendront la vie insupportable aux Ablonais riverains et les priveront du droit à vivre dans un environnement sonore sain... »

Obs N° 812 du registre du registre numérique Mme GERVAIS

« ...ce serait bien de penser aux nuisances sonores que font les RER A et trains L sur le nouveau quartier de la ZAC des Linandes (allée Fleurie à Cergy). Enterrer les rails ou mettre des murs anti-bruit ? Les rails étant en contre bas, les bruits résonnent dans les étages très tôt le matin et tard le soir... ».

Obs N° 977 du registre numérique M. EVREINNOFF

« Par ailleurs, la circulation sur la D113, qui devient la RN13 à Saint-Germain-en-Laye, pose un problème majeur de nuisances sonores et atmosphériques, notamment à Chambourcy. Il est crucial d'explorer des alternatives afin de réduire la place de la voiture individuelle et d'encourager d'autres formes de mobilité »

Obs N° 1044 du registre numérique groupe local Marne la Vallée

« À l'heure où la prolifération des SUV sature nos rues et accentue les nuisances (pollution, sécurité des piétons, congestion), nous proposons :
Une tarification progressive du stationnement en fonction du gabarit et du poids du véhicule, pour encourager l'usage de véhicules plus adaptés à la ville. »

Obs N° 1118 du registre numérique M. EDOUARD

« Réduire l'exposition des franciliens aux nuisances sonores routières »

Obs N° 1290 du registre numérique un Anonyme

« ...Plusieurs projets ont montré leur efficacité, comme par exemple la réduction de la vitesse du périphérique parisien, qui selon l'Atelier Parisien d'Urbanisme a entraîné une baisse des nuisances sonores, des taux d'embouteillages, du nombre d'accidents mais aussi des émissions de NO2 et des PM10 »

Obs N° 1298 du registre numérique Ville de Saint Germain en Laye

« ...Transports de marchandises et caractère traversant de la ville : Saint-Germain-en-Laye, en tant que ville traversante, est confrontée à un trafic de marchandises important, contribuant aux émissions de GES et aux nuisances sonores ».

Obs N° 1332 du registre numérique SOS Bords de Seine

« ...La pollution de l'air liée aux gaz d'échappement des dizaines de super-péniches (fuel lourd ou diesel ordinaire, polluants), aux centaines de camions, aux véhicules personnels ne fera qu'aggraver la déjà très mauvaise qualité de l'air due aux avions qui survolent notre commune à basse altitude... »

Obs 1356 Groupe local de Paris

« L'objectif doit être que la marche soit encouragée par la mise en place d'un espace public de qualité au sein duquel le trafic automobile est fortement réduit compte tenu de ses nombreuses nuisances (vitesse, insécurité routière, bruit, pollution de l'air) ».

Obs N° 1163 du registre numérique Mme LASCZCZYK

« ...Enfin, réduire la vitesse motorisée pour apaiser est essentielle en IDF (90 max sur la Francilienne et les autoroutes, 50 sur le périphérique, 30 en ville) pour moins de nuisances... »

Obs N° 4 du registre de la commune de Saint Germain en Laye Mme ROUSSEAU

« ...je suis régulièrement réveillée par le bruit insupportable des bus non seulement ils sont vieux, polluants et bruyants mais ils ne respectent absolument pas la limitation de vitesse de 30 km/h.. ».

Obs N°1 du registre de Colombes Mairie de Colombes

« ...Abaissement de la vitesse de circulation sur l'autoroute A86... »

Réponse du maître d'ouvrage

Le bruit émis par les transports dépend principalement de trois facteurs :

- Les caractéristiques des véhicules, qu'ils soient routiers ou ferroviaires : motorisation, type de roues, etc.,
- Les caractéristiques de l'infrastructure : revêtement de chaussée, état de la surface du rail, etc.,
- Les paramètres liés à l'usage des véhicules : vitesses de circulation et, dans le cas du bruit routier, allure de circulation (conduite fluide, pulsée ou accélérée) et pente de la voie.

L'émission sonore totale dépend du débit de véhicules sur la voie.

Tous les véhicules ne sont pas identiques en termes acoustiques :

- Sur autoroute, un poids lourd représente acoustiquement quatre véhicules légers, et jusqu'à dix en milieu urbain ;
- Un autobus représente acoustiquement cinq véhicules légers (six pour un bus articulé), mais en ramenant les émissions sonores à la personne transportée, il s'avère finalement cinq fois moins bruyant qu'un véhicule particulier (et huit fois moins pour un bus articulé) ;
- Les émissions sonores des deux-roues motorisés sont plus complexes à caractériser. Leur spectre sonore, émergent et détectable, entraîne une gêne importante. Même s'il existe une réglementation, des pratiques fréquentes de manipulation (débridage) peuvent entraîner une

augmentation des émissions sonores de l'ordre de 15 à 20 dB.

De nombreux paramètres jouent également sur la propagation du bruit, comme la topographie des lieux.

Le bruit routier est la source principale de bruit des transports dans la zone dense francilienne

La part de la population francilienne exposée à des niveaux de bruit routier dépassant les valeurs limites de la réglementation est estimée à environ 10%.

Les leviers pour réduire les nuisances sonores liées aux transports routiers sont de cinq ordres, et sont tous mis à profit par le Plan des mobilités :

- L'évolution des motorisations des véhicules routiers traitée, comme rappelé plus haut, par l'axe 11 et l'action 10.4 du Plan des mobilités, afin de réduire le bruit dit "moteur" des véhicules.

Les voitures électriques sont significativement moins bruyantes à faible vitesse, étant donnée l'absence de bruit moteur, néanmoins au-delà de 50km/h, le bruit de roulement prend le dessus et la différence devient moins marquée.

Concernant les bus, la motorisation électrique ou hydrogène entraîne une réduction significative du bruit moteur (9 décibels en moins à 50km/h). La différence d'émission sonore entre un bus GNV et un bus diesel est moins significative (3 décibels en moins à 50km/h). A l'horizon 2030, Île-de-France Mobilités prévoit une flotte de bus composée de 70% de bus à motorisation GNV (biogaz) et 30% de bus à motorisation électrique, ces derniers étant principalement réservés à la zone dense, avec en particulier plus de 90% de bus électriques à Paris à terme.

- L'évolution des revêtements des voiries pour réduire le bruit de roulement lié à la circulation. Ces revêtements anti-bruit (dits enrobés phoniques) sont déjà utilisés sur certaines chaussées mais doivent être renouvelés plus régulièrement que les revêtements classiques pour conserver un même niveau de réduction du bruit. Cette action est portée par la mesure 7.5.1 du Plan des mobilités entièrement dédiée à la réduction de l'exposition des Franciliens aux nuisances sonores routières.

- L'installation d'écrans anti-bruit pour réduire la propagation du bruit, possible uniquement en milieu non-urbain ou l'isolation des façades des bâtiments exposés aux nuisances sonores. Ce type d'action est également porté par la mesure 7.5.1 du Plan des mobilités.

- La réduction du trafic automobile. Le report modal, permis en particulier par le développement du réseau de transports en commun et du vélo, a engendré une réelle diminution du bruit routier dans le centre de l'agglomération et en particulier à Paris. Les très nombreuses actions du Plan des mobilités visant à favoriser le report modal vers les transports en commun et les modes actifs vont permettre de poursuivre cette dynamique.

- La réduction des vitesses de circulation, qui permet de réduire à la fois le bruit moteur et le bruit de roulement. La pacification de la voirie (réduction des vitesses autorisées de circulation des véhicules routiers) entraîne une réduction du bruit routier en ville. L'action 8.2 du Plan des mobilités vise à généraliser la vitesse à 30 km/h sur la voirie urbaine locale et mettre en place des zones apaisées.

L'approbation du Plan « anti-bruit » du maître d'ouvrage Île-de-France en 2024 et sa mise en œuvre au cours de la prochaine période permettra de contribuer directement à la résorption de ces nuisances. Avec ce plan, le maître d'ouvrage Île-de-France dédie en effet 100 millions d'euros pour réduire de 30% l'exposition au bruit dans la région et protéger 500 000 Franciliens des excès de bruit. Pour réduire le bruit des transports, le maître d'ouvrage concentre ses efforts sur les communes les plus exposées en identifiant les 100 principaux points noirs du bruit routier et ferroviaire au regard de l'impact sanitaire sur les habitants.

De nouveaux dispositifs seront déployés pour lutter contre le bruit ferroviaire : écrans anti-bruit, isolation des façades, réduction du bruit de freinage... Ces engagements financiers, inscrits dans le nouveau Contrat Plan Etat-Région (CPER), doubleront pour atteindre 30 M€.

Ces engagements seront également renouvelés pour le bruit routier avec pour objectif de diviser par 5 les nuisances sonores pour les riverains des 150 km de routes les plus bruyantes.

Commentaire de la commission d'enquête

La commission d'enquête relève avec intérêt les actions prévues pour réduire les nuisances générées par la circulation routière, notamment les mesures d'amélioration de l'existant :

- L'évolution des revêtements de voirie, l'usage accru de voitures électriques
- La mise en service d'une flotte de bus composée de 70% de bus à motorisation GNV (biogaz) et 30% de bus à motorisation électrique, solution plus vertueuse, y contribuera.
- Les expérimentations visant à réguler la vitesse sur les autoroutes prévues par la DiRIF en liaison avec les préfetures des départements concernées en association avec Air parif et Bruitparif.
- Les nouveaux dispositifs envisagés pour lutter contre le bruit ferroviaire : écrans anti-bruit, isolation des façades, réduction du bruit de freinage

Ces actions apparaissent de nature à limiter les nuisances constatées, induites par le trafic actuel, et le plan « anti bruit » de la région IDF devrait contribuer à en réduire l'impact.

Toutefois l'évitement de ces nuisances passe en grande partie par la réduction du trafic automobile compensé par un report modal, vers les transports en commun, or, les nombreuses observations sur ce sujet démontrent que le réseau de transports collectifs offert ne permet pas toujours ce report

La commission d'enquête est consciente que le développement du réseau collectif est tributaire des projets inscrits dans le SDRIF E, c'est pourquoi, afin d'éclairer la perspective du développement de ce réseau, elle adhère à la proposition d'inclure dans la version finale du PDMIF (CF réponse thème 1 ci-avant) la carte et la liste des projets inscrits au SDRIF-E

- **Les nuisances créées par les annonces en gare et un usage abusif de hauts parleurs ont également été évoquées.**

Obs N° 271 du registre numérique Anonyme

« ...La pollution sonore est encore peu prise en compte dans la politique de transport, ce qui est particulièrement pénible pour les enfants et les personnes hypersensibles. Quelques propositions de mesures : - Réduction du volume des annonces sonores en station en multipliant les haut-parleurs pour éviter qu'un unique haut-parleur diffuse, créant dans son environnement immédiat une zone de nuisance sonore importante... »

« ...Limitation des avertisseurs sonores des trains dont le volume est totalement excessif... »

- **Pollutions lumineuses**

Les agressions lumineuses autour des gares et aux abords des stations de RER ont été pointées.

Obs N° 286 du registre numérique Mme De LIPPELE

« ...Nulle part il n'est question de la pollution lumineuse engendrée autour et aux abords des stations de RER, tram ou train. Les lampadaires ou autres lampes, néons blancs etc... ne sont pas éteints la nuit lorsqu'il n'y a plus de passage... »

Réponse du maître d'ouvrage

Concernant les nuisances sonores relatives à l'information voyageurs en gare, il convient tout d'abord de rappeler que les annonces travaux, circulations ou de sécurité, par exemple, sont réglementaires ; elles doivent être diffusées du premier au dernier train, et doivent rester audibles même lorsqu'un bruit de fond est présent. Le niveau sonore est fixé par des acousticiens qui cherchent à optimiser l'information voyageurs tout en limitant les nuisances. Cela étant, en cas de plainte de riverains, des vérifications peuvent être effectuées et Île-de-France Mobilités se rapproche des opérateurs afin de sensibiliser au respect de niveaux sonores acceptables et à la limitation des annonces aux seules fins d'information des voyageurs.

Concernant la pollution lumineuse aux abords des gares, Île-de-France Mobilités reçoit très peu de plaintes de riverains sur ce sujet (moins de 3 par an). Il est à noter toutefois que Transilien a engagé une réflexion sur l'adaptation des dispositifs d'affichages lumineux le long des « trames noires ».

Enfin, concernant les nuisances sonores liées aux avertisseurs des trains, il s'agit là d'une question de sécurité ferroviaire.

Commentaire de la commission d'enquête

La commission d'enquête ne peut que confirmer les obligations réglementaires imposées pour les moyens d'informations des voyageurs en gare et la sécurité ferroviaire.

Elle note avec intérêt la démarche du Transilien de réfléchir sur l'adaptation d'affichages lumineux le long des « trames noires »

➤ Pour d'autres l'accent est mis sur l'impact néfaste de ces nuisances au regard de la santé publique

Certains mettent l'accent sur le fait que le bruit, la pollution de l'air sont une atteinte à la santé publique.

Obs N° 115 du registre numérique M. PICOT

« ...La Région Ile-de-France doit tout mettre en œuvre pour réduire le nombre de véhicules pour des raisons de santé publique et de sécurité. Les alternatives à la voiture individuelle sont nombreuses et fonctionnent très bien dans d'autres régions, alors pourquoi pas dans la nôtre... » ?

Obs N° 274 du registre numérique M. LETELLIER

« ...Concernant la réduction du bruit lié au transport ferré et automobile, le plan présente peu de mesures concrètes pour les réduire et les aligner aux standards OMS, c'est un peu dommage. Le bruit gâche la vie et la santé de nombreux franciliens sans compter les nuisances liées aux travaux de rénovation urbaine et de construction qui s'y ajoutent... »

Obs N° 324 du registre numérique Anonyme

« ...Finançons ainsi des mobilités partagées, résilientes, respectueuses de la santé environnementale des habitants... »

Obs N°520 du registre numérique Mme HERMIES

« Le nœud autoroutier de la porte de Bagnolet est un scandale sanitaire, environnemental, et économiquement absurde ; Pourquoi faut-il que les camions de toute l'Europe, venant du sud, du nord, de l'est s'y précipitent [...] C'est un des nœuds les plus utilisés en Europe. [...] Ce serait vraiment utile de le rendre moins attractif...»

Obs N° 592 du registre numérique Anonyme

« ...Si le prolongement de la RD10 semble actée, il serait bon qu'elle ne serve pas de transit pour les camions entre l'A4 et la Francilienne en passant par la RD4 fortement urbanisé pour ne pas détruire la santé des habitants... »

Obs N°1208 du registre numérique M SOULIER-THOMAZEAU

« ... Le plan manque l'occasion de tracer une perspective d'apaisement des autoroutes urbaines du cœur d'agglomération : le périphérique, la A86 et les radiales entre les deux. C'est un enjeu de santé et de transformation écologique !»

Obs N° 1232 du registre numérique Un Anonyme

« Les autoroutes urbaines qui traversent l'Île-de-France sont sources de nuisances importantes pour les nombreux habitants qui habitent à proximité : forte pollution atmosphérique, nuisances sonores, coupures urbaines. L'Observatoire régional de santé et Airparif ont évalué en 2021 à 7 900 le nombre de décès prématurés dus chaque année à la pollution de l'air dans la seule région Île-de-France, soit une perte moyenne de 10 mois d'espérance de vie par adulte »

Obs N° 3 du registre de la commune de Montreuil Mme LEGRAND

« ... être dans un Tram bas carbone est une chose, mais son environnement et accès doivent être travaillés de façon adaptée les personnes mais est un devoir de tous pour notre santé de toute urgence

Si des véhicules sans CRITAIR se déplacent vers les bâtons/parkings générateurs de pollution sur ces espaces impactant notre santé... ».

Réponse du maître d'ouvrage

En Île-de-France, le programme ERPURS (Évaluation des Risques de la Pollution Urbaine sur la Santé), mis en place dans les années 1990 par l'Observatoire régional de la santé d'Île-de-France (ORS), étudie les relations à court terme entre exposition aux polluants atmosphériques et état de santé de la population. Les résultats de ce programme confirment l'existence de liens significatifs entre la pollution atmosphérique et différents indicateurs sanitaires, avec des excès de risque de l'ordre de 1 % pour la mortalité et de 4 % pour les hospitalisations, les visites médicales à domicile ou les recours aux urgences, pour une élévation des niveaux de polluant d'un jour à l'autre de quelques microgrammes.

Cependant, la majeure partie des impacts de la pollution atmosphérique sur la santé résulte surtout d'une exposition chaque jour, à long terme. Toutefois, la médiatisation des interventions sur la pollution atmosphérique se concentre actuellement sur les pics de pollution définis par le dépassement de seuils dits « d'alerte », fixés réglementairement.

À court ou long terme, les résultats des études épidémiologiques, notamment pour les particules fines, permettent d'affirmer qu'il n'existe aucun seuil en-deçà duquel la pollution atmosphérique n'a pas d'effet sur la santé : toute réduction des niveaux de pollution est bénéfique pour la santé.

On constate ainsi une augmentation des risques de décès par maladies respiratoires (asthme, cancer du poumon...) en rapport avec une exposition à une pollution atmosphérique particulaire, en particulier de longue durée. En effet, les particules en suspension diminuent les performances ventilatoires et accroissent les symptômes respiratoires (toux), notamment chez l'asthmatique.

Pour répondre à cet enjeu, le Plan des mobilités doit permettre une baisse des émissions de polluants atmosphériques du secteur des transports compatible avec le respect des valeurs limites réglementaires de concentration en vigueur en France. Si ces seuils en vigueur sont d'ores et déjà respectés en 2022 pour les particules PM2, 5 et PM10, il convient de les atteindre également en tout point du territoire francilien pour le dioxyde d'azote, afin de protéger toute la population des effets délétères sur la santé de la pollution atmosphérique.

Les nouvelles recommandations émises par l'OMS en 2022 ciblent des concentrations de polluants bien inférieures aux normes actuelles au niveau européen, qu'il s'agisse des valeurs limites à respecter mais également des objectifs de qualité définis dans la réglementation française. Si leur respect sur l'ensemble du territoire semble difficile à atteindre à l'horizon 2030, le respect de seuils intermédiaires, également recommandés par l'OMS pour accompagner une progression incrémentale de la qualité de l'air, doit demeurer une cible à moyen terme. Ces seuils intermédiaires deviendront les nouvelles valeurs limites réglementaires à horizon 2030.

L'ensemble des actions du Plan des mobilités accompagnant d'une part la baisse du trafic automobile en développant les alternatives à la voiture individuelle et d'autre part la transition énergétique des parcs de véhicules routiers contribue à l'atteinte de ces objectifs.

Le bruit impacte également la santé des Franciliens : s'il provoque une sensation de douleur à partir de 120 dB(A), il est désormais reconnu qu'il génère une fatigue à partir de 65 dB(A).

Les impacts sanitaires de l'exposition au bruit, recensés par le Conseil National du Bruit¹, sont divers et comprennent :

- L'impact sur l'audition : effets auditifs comme la surdité, les acouphènes, l'hyperacousie (tolérance au bruit anormalement basse),
- Les effets extra-auditifs dits subjectifs : gêne, effets du bruit sur les attitudes et le comportement social,
- Les effets extra-auditifs dits objectifs : troubles du sommeil, effets sur le système endocrinien, sur le système cardio-vasculaire, sur le système immunitaire, sur les

La diminution de la part de la population francilienne exposée à des niveaux de bruit dépassant les valeurs limites réglementaires (actuellement, environ 10 % des habitants pour le bruit routier et 0,4 % pour le bruit ferroviaire) doit être poursuivie, avec comme cible à moyen terme un respect de ces seuils sur l'ensemble du territoire. Il convient de traiter en priorité les secteurs les plus exposés au bruit ferroviaire et/ou routier.

À plus long terme, le respect des objectifs de qualité définis par l'OMS pour éviter tout

Comme rappelé en réponse dans la sous-section "Nuisances sonore/Vitesse", de nombreuses mesures du Plan des mobilités contribuent à réduire l'exposition des Franciliens aux nuisances sonores routières.

Commentaire de la commission d'enquête

La commission d'enquête adhère au constat établi ci-dessus quant à l'impact négatif sur la santé de la population des nuisances constatées ci-avant, nuisances sonores et surtout pollution de l'air, elle accueille favorablement la démarche consistant à viser au plus près les normes de qualité émises par l'OMS.

A l'instar d'une part importante du public et des différents acteurs concernés par le projet du PDMIF, elle considère, effectivement, que le remède à ces effets négatifs réside pour beaucoup dans le développement des alternatives à la voiture individuelle et la transition énergétique du parc automobile existant

➤ ZFE

La ZFE fait l'objet d'un nombre non négligeable d'observations demandant autant sa suppression que son maintien.

Les partisans en vantent les mérites au regard de l'amélioration de la qualité de l'air

Pour les opposants la raison évoquée est que ces zones créent des zones de non droit engendrant une certaine discrimination sociale.

Obs N° 29 du registre numérique. M. AUTIN

« ...Je considère qu'il est inadmissible d'entraver la libre circulation des gens qui n'ont que peu de moyens financiers. Cette ségrégation sociale me met très en colère et j'espère bien que le petit peuple saura se soulever contre les ZFE... »

Obs N° 400 du registre numérique Mme MICHAUD

« ...Il faut arrêter d'ennuyer les automobilistes et supprimer la zone ZFE. »

Obs N° 645 du registre numérique Mme MOMO

« ...tout le monde ne peut pas acheter une voiture électrique. Bientôt, avec la ZFE autour de Paris, 400 000 véhicules ne vont plus pouvoir rouler sans être verbalisés. Où est le mot EGALITE dans tout ceci ? »

Obs N°1037 du registre numérique M. NAJMAN

« La ZFE métropolitaine mise en œuvre est "la plus vaste d'Europe continentale tant par sa superficie que par la population qu'elle concerne" indique la MGP.

L'interdiction des véhicules Crit'Air 3 pose un très gros problème social et la question des déplacements locaux dans cette ZFE. »

Obs N°1334 du registre numérique les élu.es de la Gauche communiste, écologiste et citoyenne du maître d'ouvrage Ile de France

« ... Notre groupe formule les propositions suivantes : [...]

- Le maintien de la zone à faible émission (ZFE) en cœur d'agglomération ;»

Obs N°1187 du registre numérique M COUVAL

« ... La démagogie de certains élus de la République ne doit pas aboutir au démantèlement de l'outil des ZFE mais, au contraire, à améliorer les conditions d'accompagnement de ces mesures sanitaires (augmentation des amendes lors des contrôles anti-pollution par ex) pour aider les ménages modestes à décarboner leur mobilité. »

Obs N°1037 du registre numérique M NAJMAN pour l'association Décidons notre ville

« ... Nous souhaitons une vision plus volontariste, même plus limitée, avec des objectifs clairs car quantifiés, pour favoriser l'usage des transports collectifs et du vélo, en particulier dans le périmètre de la ZFE pour contribuer à résoudre le gros problème social qu'elle pose. »

Obs N° 1187 du registre numérique. COUVAL

« La récente actualité fait craindre un abandon législatif des ZFE en France, ce qui serait une régression majeure en termes de pollution de l'air et de santé publique ».

Obs N°111 du registre numérique un anonyme

« ... J'ai le sentiment que rien n'est fait pour que l'usage de la voiture perdure (forme extrémisme anti-auto). Francilienne depuis 50 ans, [...] rouler en ile de France ou sur le périphérique parisien est devenu un enfer dû aux restrictions aberrantes où tout est fait pour chasser "les pauvres" avec la création du ZFE et les franciliens en général qui viennent de Petite ou Grande Couronne, [...] Personnellement, je suis contre le vélo et les pistes cyclables ainsi que les trottinettes électriques pour leurs côtés dangereux. [...] Revenons au 90 km sur le périphérique, suppression des voies de "privilegiés", diminuer substantiellement les radars qui ne servent qu'à pomper du "fric". On ne s'en portera pas plus mal... »

Obs N°400 du registre numérique Mme MICAUD

« ... Il faut arrêter d'ennuyer les automobilistes et supprimer la zone ZFE. Les déplacements à vélo ne sont pas pour tout le monde surtout quand on est âgé... »

Obs N°460 du registre numérique M DUCHOISELLE

« ... Mettre fin aux ZFE discriminantes socialement et à l'avantage écologique douteux car les vieilles voitures vont disparaître progressivement de la circulation, il n'y a besoin de brusquer les choses... »

Réponse du maître d'ouvrage

La région n'a pas de compétence dans la mise en place des ZFE. Ce dispositif est mis en œuvre par les communes et intercommunalités dans les conditions prévues par la loi (CGCT, art. L.

2213-4-1). Néanmoins, le PDMIF prévoit un ensemble de mesures destinées à tenir compte des incidences, notamment sur le plan social, des ZFE et à assister les personnes les plus impactées (Action 11.4 : accompagner la mutation technologique du parc de véhicules).

Comme rappelé dans la réponse précédente, les seuils réglementaires de qualité de l'air ne sont pas respectés sur l'ensemble de la région francilienne.

La Zone à Faibles Emissions (ZFE-m) découle d'une obligation réglementaire liée au dépassement régulier des normes de pollution atmosphérique. Sa mise en œuvre et son calendrier sont maîtrisés par la Métropole du Grand Paris dans le cadre de sa compétence en matière de qualité de l'air.

Ce dispositif vise à accélérer le renouvellement du parc automobile par des véhicules moins émetteurs de polluants atmosphériques, renouvellement qui constitue effectivement un levier efficace : les deux tiers de la baisse des émissions de polluants attendue d'ici à l'horizon 2030 sont liés à l'évolution des véhicules. Il a toutefois des impacts sociaux très importants car il touche souvent les Franciliens (particuliers et professionnels) les plus modestes dont les véhicules sont anciens et qui n'ont pas les moyens de les renouveler.

Le Plan des mobilités apporte des réponses aux contraintes amenées par ce dispositif, notamment pour les ménages qui devraient changer de véhicule, en développant toutes les alternatives à la voiture individuelle pour tous, et en rappelant la nécessité d'aides à l'achat de véhicules propres ou à la transformation de véhicules à motorisation thermique en moteurs électriques

Commentaire de la commission d'enquête

La Zone à Faibles Emissions (ZFE-m) découle d'une obligation réglementaire liée au dépassement régulier des normes de pollution atmosphérique

Selon les chiffres du CITEPA (Centre interprofessionnel Technique d'Etudes de la Pollution Atmosphérique), sur l'ensemble du territoire les polluants tels que le dioxyde d'azote et les particules (PM10 et PM2,5) sont en baisse depuis près de 20 ans, **En Île-de-France, le transport a quant à lui vu ses émissions réduites de 33 % entre 2005 et 2021 d'après Air Paris.**

Ces résultats pourraient justifier en partie une éventuelle disparition de ces ZEF, dont le principal rejet par le public découle des contraintes financières qu'elles engendrent pour une partie de la population francilienne qui se voit dans l'obligation de changer de véhicule.

La commission d'enquête est consciente que la région n'a pas de compétence dans la mise en place de ce dispositif dont la mise en œuvre et son calendrier sont maîtrisés par la Métropole du Grand Paris dans le cadre de ses attributions en matière de qualité de l'air.

La commission d'enquête apprécie que les réponses du PDMIF apportent une solution intéressante aux contraintes générées par ce dispositif, en soulignant la nécessité d'accorder des aides aux personnes les plus modestes se trouvant dans l'obligation de changer de véhicule, toutefois, elle observe que ces réponses mettent en évidence une fois de plus la nécessité d'offrir une alternative plus élargie et mieux ciblée pouvant compenser une diminution de l'utilisation d'un véhicule individuel.

2.9 THEME N° 9 AUTRES PROBLEMATIQUES

2.9.1. Le tourisme

Une cinquantaine d'observations font état de la difficulté pour les touristes de se rendre sur les lieux les plus emblématiques ou de conditions tarifaires non adaptées aux touristes (CF thème 5 sur les généralités concernant cette problématique)

C'est ainsi que l'on peut citer :

Obs N°48 du registre numérique M. FOURRE :

« Les véhicules utilitaires, avec un badge d'autorisation, les taxis de préférence en électrique ainsi que les autocars de tourisme circuleraient partout dans Paris ».

Obs N°58 du registre numérique M. DE RAYMOND-CAHUZAC :

*« Concrètement et localement, voici les points qui représentent des besoins réels et urgents :
- des liaisons cyclables fonctionnelles entre gares SNCF et villages : E.G. de la gare de Saint Pierre les Nemours <-> Larchant, permettant une desserte de circuits touristiques pour aller randonner, faire de l'escalade en plus de ceux qui l'empruntent pour aller travailler... »*

Obs N°137 du registre numérique M. DOUMECQ-LACOSTE :

« Agir en faveur d'une mobilité touristique plus durable en améliorant l'expérience voyageur des visiteurs et en facilitant la desserte des sites touristiques par des modes durables »

Obs N°207 du registre numérique M. MAYER ainsi que d'autres observations ultérieures (N°456 notamment) ayant repris la même proposition :

« Je soutiens fortement l'installation de navettes fluviales afin de proposer dans le Grand Paris une liaison de transport fluvial de passagers entre Alfortville et Issy-Les-Moulineaux avec plusieurs escales à Paris. Par ailleurs, comme de nombreux élus ou élues franciliens, je soutiens le projet d'un véritable transport fluvial de passagers - qui inclut bien évidemment les touristes – plutôt qu'un service uniquement touristique dont les coûts ne semblent pas correspondre à un usage régulier ou quotidien. Il apparaît donc essentiel d'insister sur le fait que doit être privilégié un véritable service régulier de transport de voyageurs, qu'il s'agisse de trajets touristiques, pendulaires ou domicile-travail. Le choix devrait se porter sur une proposition économique permettant un accès facilité aux voyageurs réguliers, avec une tarification adaptée en ce sens »

Obs N°290 du registre numérique M. HUYGENS : 'Texte identique repris dans plus de 40 autres observations ultérieures émanant pour une très grande majorité d'habitants de Larchant ou de communes limitrophes)

« D'autre part, Larchant site touristique majeur de Seine et Marne, n'est pas accessible aux touristes autrement qu'en voiture ».

Obs N°453 du registre numérique M. FLANDRE :

« Voici 3 idées à mettre en place :

1) Mise en place d'une ligne de bus touristique reliant les châteaux emblématiques de Seine-et-Marne (Blandy-les-Tours, Vaux-le-Vicomte et Fontainebleau). L'objectif est de renforcer l'attractivité touristique auprès des Franciliens et des visiteurs extérieurs en facilitant l'accès à ces sites patrimoniaux ».

Obs N°484 du registre numérique M. LAURENT :

« La Région se fixe comme objectif de finaliser les Véloroutes certes, mais sans action concrète ! Il est nécessaire de préciser ces actions, comme par exemple un balisage directionnel sérieux, la continuité cyclable des itinéraires, et bien sûr un revêtement de qualité (enrobé- les revêtements en stabilisé ou plus ou moins pierreux sont à proscrire). Il y a encore

du chemin à faire si on veut que l'Île de France soit au top des destinataires du tourisme à vélo

Obs N°720 du registre numérique ANONYME :

« Alors que l'on demande à tous de ne plus circuler en voiture, Pourquoi les cars sont encore autorisés à rentrer dans la ville de Paris ?

Ils devraient s'arrêter en périphérie et les touristes devraient être incités à prendre ensuite les transports en commun (comme tout le monde) ou les taxis ».

Obs N°723 du registre numérique ANONYME courriel :

« Par ailleurs, comme de nombreux élu ou élues franciliens, je soutiens le projet d'un véritable transport fluvial de passagers - qui inclut bien évidemment les touristes – plutôt qu'un service uniquement touristique dont les coûts ne semblent pas correspondre à un usage régulier ou quotidien ».

Obs N°801 du registre numérique Mme MERCIER :

« Ainsi comme le souligne très justement la MRAE dans son rapport : « ... le stationnement des bus aux abords de certains sites fréquentés pouvant générer des tensions croissantes, dans un contexte où l'Île-de-

France compte parmi les premières destinations touristiques mondiales. » Les bus RATP circulent de fait difficilement, les habitants et habitantes subissent la dangerosité de la circulation non régulée, circulation d'autant plus difficile par l'augmentation induite de ces cars, la pollution en particules fines, la pollution au bruit des cars et des touristes qui cherchent comment prendre les transports pour se rendre à Paris ou ailleurs ».

Obs N°856 du registre numérique M. PELISSIER au nom de la FNAUT :

« Axe 13 : agir en faveur d'une mobilité touristique plus durable

Action 13.1 Faciliter l'accès des touristes au territoire francilien

Action 13.2 Améliorer et promouvoir la desserte des sites touristiques par des modes durables

Action 13.3 Améliorer l'expérience voyageurs des touristes et des visiteurs

A cet égard, nous souhaitons faire deux observations :

Au sein de la Ville de Paris et de la petite couronne, le réseau de bus dispose d'un grand potentiel de transport durable pour les touristes en harmonie éventuellement avec les autobus touristiques « hop on hop off » qui se limitent à un nombre réduit de lignes. Ainsi, ce réseau pourrait permettre d'éviter la concentration touristique dans certaines zones,

L'utilisation des transports publics à des fins touristiques hors de Paris relève parfois du « parcours du combattant », faut d'information précise sur la desserte et sur la billettique (exemple : le touriste est supposé savoir que Chantilly n'est pas en Île-de-France !). Il s'en suit que les touristes n'utilisent les transports en commun que pour visiter un nombre très limité de sites (Euro Disneyland, Versailles) et qu'ils en ignorent d'autres (Fontainebleau et, surtout, Vaux-le Vicomte pour ne citer que deux exemples).

L'exploitation de bus à vocation touristique devrait être également développée pour la desserte des Parcs Naturels Régionaux.

En outre, la desserte des îles de loisirs par les transports en commun doit être complétée : le Guide des îles de loisirs 2025 (édité par le maître d'ouvrage Ile de France) permet de constater de nombreuses lacunes en la matière ».

Obs N°858 du registre numérique Mme DECERLE au nom de la FNTV Tourisme Ile de France :

« ...L'autocar répond également aux besoins des touristes internationaux ayant des bagages volumineux ou ayant besoin d'être rassurés en étant déposés devant leurs hôtels ou les sites touristiques à visiter.

Régulation de la circulation et le stationnement des cars de tourisme privés (Mesure 13.2.5)

Le projet de plan des mobilités arrêté par le Conseil Régional d'Ile-de-France prévoit le contrôle renforcé de la circulation et stationnement des cars de tourisme affrétés par des opérateurs privés.

Le but est de désengorger les zones aux alentours des sites touristiques aujourd'hui saturées. Les réflexions s'orientent vers la création de parkings spécifiquement dédiés aux autocars aux abords des sites ainsi que des zones de dépose-reprise. La Région envisage la création et signature d'une charte qui permettrait d'assurer le respect des règles de stationnement et circulation de la part des opérateurs.

La FNTV Tourisme Ile-de-France soutient cette démarche et milite pour la création de zones de stationnement réservées aux autocars facilitant leur accès aux sites touristiques sans gêner la circulation. Cette proposition permettrait de soutenir l'économie touristique de la zone ».

Obs N°875 du registre numérique M. BATY :

« Le CDG Express, train direct Gare de l'est Paris Gare de l'Est à Roissy CDG (25 euros le trajet) fera le parcours toutes les 7 minutes. Réalisé avec plus de deux milliards de fonds publics, il empruntera en partie les voies du RER B et serait prioritaire d'où son appellation de « Train des riches ». Comment accepter cette injustice d'être entassé dans un RER bondé, sans confort, pendant que sur le même parcours, quelques touristes et leurs bagages passe à toute vitesse dans un train vide. Même les salariés de la plateforme aéroportuaire ne pourraient pas l'utiliser avec leur Pass Navigo. C'est une forme d'apartheid mise en place par les gouvernements successifs, les aménageurs de la Métropole du Grand Paris, ADP et la SNCF ».

Obs N°909 du registre numérique M. CABRIT :

« Agir en faveur d'une mobilité touristique plus durable

23 sites sont ouverts au public sur le PNR dont plusieurs bénéficient d'un rayonnement régional (plus de 100 000 visiteurs par an). Nous sommes actuellement dans une perspective de forte augmentation de la fréquentation en lien avec la rénovation et l'aménagement de sites : réouverture de l'Abbaye des Vaux de Cernay il y a un an, montée en capacité d'accueil du domaine de Dampierre, réouverture de l'Espace Rambouillet en mars 2023. Tous ces sites ont besoin d'être accessibles depuis les gares et entre eux. Des navettes peuvent t'elles être envisagées le week-end comme le préconise également le schéma régional du tourisme et des loisirs qui souligne la volonté régionale de faire des transports en commun, le moyen privilégié pour les déplacements touristiques ? ».

Obs N°1239 du registre numérique ANONYME :

« Les pistes cyclables sont favorisées pour le tourisme et le weekend mais pas assez pour les trajets quotidiens maisons-travail ».

Obs N°5 du registre du Siège du maitre d'ouvrage Ile de France PÔLE ECOLOGISTE :

« Les files d'attente restent longues aux gares et grandes stations, car beaucoup de visiteurs n'ont pas accès au Pass Liberté + ou sont réticents à utiliser leur smartphone. Il faut prévoir cette grande facilité de paiement pour les usagers ponctuels, particulièrement nombreux en Île-de-France (tourisme de loisir, d'affaire, transit...) »

Réponse du maitre d'ouvrage

Les observations du public rejoignent les enjeux identifiés par le Plan des mobilités pour améliorer la mobilité des touristes en Île-de-France : renforcement de la desserte des sites

touristiques par des modes durables, amélioration de l'expérience voyageurs (information et achat des titres de transport).

Commentaire de la commission d'enquête

La commission d'enquête demande donc au maître d'ouvrage en liaison avec les communes intéressées d'examiner les moyens de pouvoir améliorer pour les touristes l'accès aux sites les plus emblématiques d'Ile de France.

2.9.1.1. Questions complémentaires de la commission d'enquête

Questions complémentaires de la commission d'enquête :

Question N°1 :

Est-il prévu des modalités spécifiques de transport pour les touristes pour se rendre sur les sites touristiques les plus emblématiques de Paris intra-muros ou ceux d'Ile de France (Châteaux de Vincennes, Versailles, Saint Germain en Laye, Champs sur Marne, Fontainebleau, Rambouillet, Blandy les Tours, Breteuil, Saint Jean de Beauregard, Dourdan, Auvers, Villarceaux, Ecouen, la Roche Guyon, Jossigny, Maisons, Monte Cristo, et la Malmaison notamment) ainsi que les forêts de Fontainebleau (site de Larchant, Barbizon, etc...) et de Rambouillet. ?

De même pour que les touristes puissent se rendre dans les châteaux des départements limitrophes dont Chantilly, Compiègne, Pierrefonds et les châteaux dits de la Loire et/ou de ses affluents dont Chambord, Cheverny, Chenonceau et Bonnemare entre autres° ?

Réponse du maître d'ouvrage

La plupart des sites touristiques franciliens listés ci-dessus sont desservis par les transports publics (train/RER, bus). Le Plan des mobilités n'a toutefois pas vocation à définir la desserte fine de chacun de ces sites par les transports publics. Il n'a pas non plus vocation à recenser dans le détail les éventuels services de transport touristique à destination de ces sites, dont la mise en place relève d'acteurs privés. A cet égard, la mesure 13.2.2 du Plan des mobilités se focalise sur les seules mesures relevant des acteurs publics : régulation des services dans Paris, incitation au développement de services ailleurs dans la région, en concertation avec les collectivités locales et partenaires touristiques des secteurs concernés.

Par ailleurs, la desserte des sites touristiques hors Île-de-France listés ci-dessus ne relève pas des transports publics franciliens et donc, a fortiori, pas du Plan des mobilités.

Commentaire de la commission d'enquête

La commission d'enquête prend bonne note du fait que la desserte des sites touristiques,, hors Île-de-France, listés ci-dessus ne relève pas de la gestion des transports publics franciliens et donc, a fortiori, pas du Plan des mobilités mais demande à IDF d'examiner, en liaison avec les communes intéressées les possibilités de desserte notamment des forêts de Fontainebleau (site de Larchant, Barbizon, etc....) et de Rambouillet.

Par ailleurs, un effort particulier devra être fait pour que, à l'instar de ce qui s'est fait pendant les JO de Paris en 2024, les informations à l'attention des touristes soient diffusées en plusieurs langues étrangères.

2.9.2. Le câble

S'agissant du transport par câble, le seul projet de câble évoqué pour une mise en service entre 2020 et 2030 est celui du **C1** : Câble Créteil-Villeneuve Saint Georges.

Mais par ailleurs page 12 de l'Annexe Accessibilité il est mentionné dans le cadre des couleurs par ligne, 3 autres projets de câbles : C2, C3 et C4 sans autres précisions !

Des observations évoquent d'autres projets à envisager voire déjà étudiés par IDF Mobilités.

Obs N°164 du registre numérique ANONYME :

« Relancer l'idée d'une rocade des gares (je sais que métro lourd compliqué, mais VAL souterrain avec moins d'emprise ou même Tram pour se débarrasser des voitures dans Paris...), mais qu'on ait de vraies solutions pour pas louper les correspondances. Peut-être une reprise du projet de téléphérique urbain entre PLY et Austerlitz ? »

Obs N°279 du registre numérique M. CHENIEUX :

« Il est question depuis de nombreuses années de la prolongation de la ligne 10 à Boulogne Rhin et Danube jusqu'à la gare de Saint-Cloud ou une station du métro du Grand Paris sera mise en service vers 2030 peut-être.

Pourquoi ne pas envisager un téléphérique pour desservir ces deux points, le coût serait bien inférieur et les infrastructures plus aisées à réaliser »

Obs N°591 du registre numérique ANONYME courriel :

« Si nous voulons un monde durable et désirable, il faut commencer dès maintenant à trouver lorsque c'est possible, une alternative aux voitures individuelles comme vous le prévoyez dans votre plan de mobilité. Mais aussi, « réenchanter » les transports comme vous le faites certains TRAM par exemple. Nous pourrions lancer un projet réellement résilient et innovant qui serait le téléphérique alimenté avec des énergies décarbonées et intégré dans le paysage local. Ce serait une première et une vraie mobilité exemplaire.

Article du projet de téléphérique 2016 qui n'a jamais vu le jour :

<https://www.leparisien.fr/val-de-marne-94/creteil-94000/13-projets-de-telepheriques-a-l-etude-en-ile-de-france-11-07-2016-5959925.php>

Article ci-dessous

Île-de-France & Oise, Val-de-Marne, Créteil

13 projets de téléphériques à l'étude en Ile-de-France



Illustration. Voici la vue envisagée de la future station Émile Zola (à Limeil-Brévannes) du Téléal, première ligne de transport par câble du maître d'ouvrage qui verra le jour. (Stif-Ingerop-DFA.)

Et si dans quelques années les usagers franciliens passaient aussi facilement d'un métro à un téléphérique que d'un RER à un bus aujourd'hui ? Le scénario qui pouvait encore paraître farfelu il y a quelques années commence à faire son chemin.

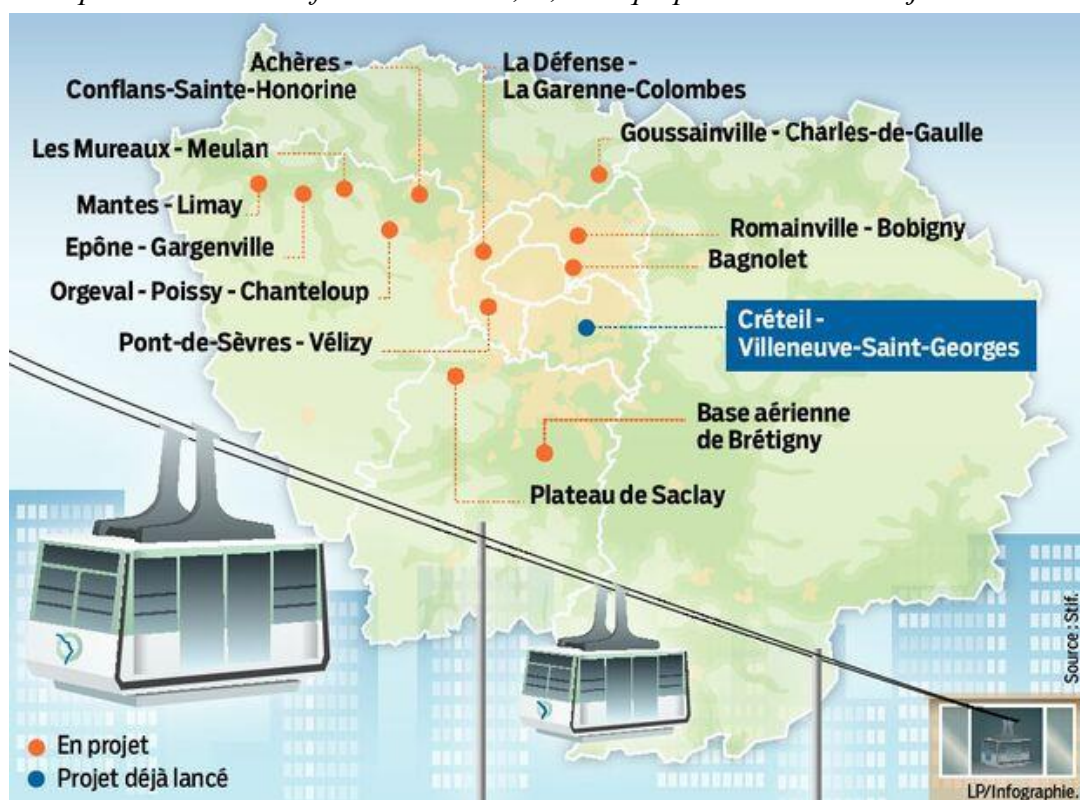
Ce mercredi, le syndicat des transports d'Ile-de-France adopte enfin le dossier d'objectifs et de caractéristiques principales du Téléal. Soit le feu vert à la création de ce qui sera bientôt le premier téléphérique d'Ile-de-France, entre la Pointe du Lac à Créteil et Bois Mattar à Villeneuve-Saint-Georges. Un projet initié dans le Val-de-Marne et qui fait déjà des envieux.

Jusqu'à présent plutôt frileux sur ce type de projet, le Stif, et sa nouvelle majorité à droite, a donc décidé d'aller plus loin et de lancer des « études de préféabilité » sur 12 autres téléphériques envisageables. « Tous ne sont pas du tout à l'état de projet, certains sont seulement des idées lancées par des élus locaux pour lesquels nous avons vraiment besoin de vérifier la pertinence, de voir si c'est réalisable et finançable », nuance Stéphane Beaudet, vice-président LR de la région, chargé des transports.

Le transport urbain par câble connaît un véritable essor ces dernières années. Les projets de Londres ou de Brest donnent des idées à certains élus. Il faut dire que c'est un mode qui peut s'avérer assez économique quand il faut franchir des obstacles, qu'il s'agisse de dénivelés importants, de passages de cours d'eau ou d'autoroutes à plusieurs voies. « Mais il n'est pas question de céder à un effet de mode, nous travaillons de façon pragmatique, insiste Stéphane Beaudet. Nous intégrerons désormais ce mode de transport dans nos possibilités de réponse aux problématiques de transport. Il faut une justification urbaine pour être sûr que le transport par câble est le plus adapté. C'est plus cher qu'un bus, mais moins qu'un tramway, il faut l'envisager dans certains cas. »

Le Stif a déjà fait une croix, du moins dans un avenir proche, sur le projet parisien un temps envisagé entre Gare de Lyon et Gare d'Austerlitz.

Le Téléal du Val-de-Marne, lui, a déjà été renommé Câble A par le Stif. Une façon claire de laisser la porte ouverte aux futurs Câbles B, C, D... qui pourraient voir le jour.



Les tracés qui vont être passés à la loupe

Voici les 12 projets que le maître d'ouvrage va étudier pour voir s'il est pertinent de les réaliser en transport par câble dans les prochaines années.

En Essonne

Sur le Plateau de Saclay, le projet est de relier la gare RER du Guichet à Orsay, dans la vallée, à la future station de métro du Moulon, sur le plateau de Saclay, à Gif. Un escalier mécanique est également envisagé entre la gare RER B de Lozère à Palaiseau et le nouveau quartier de l'École polytechnique. Dans le cadre de la reconversion de la base aérienne de Brétigny (où sont attendus à terme 10 000 emplois), un projet de téléphérique est prévu pour relier les gares RER de Brétigny (ligne C) et d'Évry (ligne D). En cas de feu vert, la mise en fonction est prévue entre 2020 et 2025.

Dans les Yvelines

Cinq projets vont être étudiés. Tous ont été évoqués par l'actuelle présidente (LR) de la région, Valérie Pécresse, lors de sa campagne. Seul un semble émaner des maires. Sur le projet Les Mureaux - Meulan : « Nous faisons partie des villes pionnières. Nous travaillons afin de relier la future gare Eole des Mureaux à la Ferme du Paradis de Meulan sur l'autre rive de la Seine », confie François Garay, le maire (DVG) des Mureaux. Un projet qui devrait voir le jour entre 2025 et 2030 selon l'édile et permettre de transporter 20 000 voyageurs par heure. En revanche, pour les liaisons Epône-Gargenville, Achères-Conflans-Sainte-Honorine, Orgeval-Poissy-Chanteloup et Mantes-Limay, les élus locaux semblent découvrir les projets. « Je ne sais même pas où il pourrait avoir lieu, assure Jean Lemaire, le maire (SE) de Gargenville. Je me pose des questions techniques : il va falloir enjamber deux bras de Seine, construire des parkings sur les deux rives. » Même son de cloche à Mantes-la-Jolie où l'idée d'un téléphérique Mantes - Limay semble toutefois séduire les élus.

Dans le Val-d'Oise

Reliant Roissy à Goussainville, le téléphérique pourrait s'appeler le « Roissypérique », et relierait la zone d'activités de l'aéroport de Roissy, le parc des expositions de Villepinte (Seine-Saint-Denis) et Goussainville, en moins d'une demi-heure. Le projet a été présenté en février à Valérie Pécresse et au Syndicat des transports d'Ile-de-France (Stif).

Dans les Hauts-de-Seine

Le projet reliant La Défense à La Garenne-Colombes est inconnu des élus locaux. En revanche il y a deux ans, l'idée d'un téléphérique partant du quartier d'affaire avait bien ressurgi mais celui-ci aboutissait au quartier et la gare des Groues, à Nanterre après avoir desservi notamment la Grande Arche et l'Aréna 92. En ce qui concerne le projet de Pont-de-Sèvres à Vélizy, le tracé de 6 km relierait Boulogne à Vélizy (78) à l'horizon 2019-2020 afin de soulager la N 118, totalement saturée. Le projet est budgété à 100 M€ pour une durée de traversée de 17 minutes et 8 000 personnes transportées à l'heure dans des cabines de 35 places. La gare de départ devrait se situer à Boulogne, en correspondance avec la ligne 9 du métro, le tramway T2 et les lignes de bus boulonnaises. L'arrivée se trouvera à proximité du centre commercial Vélizy 2 où arrive le tramway T6.

En Seine-Saint-Denis

À Bagnolet, le projet de remontée mécanique, à l'étude depuis 2007, est censé relier le métro Gallieni (Ligne 3) aux hauteurs de La Noue, un quartier à cheval entre Bagnolet et Montreuil. Coût estimé : 20 M€. Il pourrait transporter 10000 voyageurs. Du côté de Bobigny-Romainville, le téléphérique irait du carrefour de La Folie à Bobigny à la mairie de Romainville. Il est question de faire voyager plus de 10000 personnes par jour. Le coût des travaux est estimé à 40 M€.

Obs N°1327 du registre numérique ANONYME :

« Pour la vraie Tarification unique bus/Tramway/métro/RER/téléphérique ».

Réponse du maître d'ouvrage

Le projet de câble 1 doit être mis en service fin 2025 entre Créteil et Villeneuve-Saint-Georges. C'est effectivement le seul projet de câble dont la mise en service est prévue avant l'horizon 2030 en Île-de-France, qui est l'horizon du Plan des mobilités.

Le SDRIF-E comprend un seul autre projet de câble, entre Boulogne et Pont-de-Sèvres. Toutefois, celui-ci n'ayant pas fait l'objet d'études approfondies, sa mise en service ne pourrait pas intervenir d'ici à l'horizon 2030, c'est pourquoi il n'est pas inscrit au Plan des mobilités.

Les principales conclusions de l'étude stratégique sur les télécabines menée par Île-de-France Mobilités en 2018 sont présentées dans la réponse suivante.

Commentaire de la commission d'enquête

La commission prend acte de la réponse d'IDF Mobilités s'agissant du seul projet de câble 1 devant être mis en service fin 2025 entre Créteil et Villeneuve-Saint-Georges.

2.9.2.1. Questions complémentaires de la commission d'enquête :

Question N°1 :

Dans l'article du Parisien cité ci-dessus le STIF aurait envisagé 12 autres transports par téléphérique en dehors du C1 qui serait en voie de réalisation.

Or le projet de PDMIF mis à l'enquête ne cite page 12 de l'Annexe Accessibilité que 3 autres projets de câbles : C2, C3 et C4 sans autres précisions.

IDF Mobilités peut-elle faire le point sur les projets de téléphériques envisagés à l'horizon 2030 ?

Réponse du maître d'ouvrage

La page 12 de l'annexe Accessibilité présente en fait la nouvelle signalétique mise en place dans les transports collectifs pour faciliter son appropriation par les voyageurs. Cette charte graphique a donc intégré une potentielle réalisation d'autres lignes de câbles en Île-de-France à long terme mais il ne s'agit que d'un exemple de visualisation.

Toutefois à ce jour, aucune autre ligne de câble n'est en projet dans la région. En effet, une étude sur 12 projets de télécabines a été réalisée par Île-de-France Mobilités en 2018 :

- Bagnolet
- Romainville – Bobigny
- Goussainville - aéroport Charles de Gaulle
- La Défense - La Garenne-Colombes
- Les Mureaux – Meulan
- Mantes – Limay
- Orgeval – Poissy – Chanteloup
- Pont-de-Sèvres - Vélizy
- Plateau de Saclay
- Base aérienne de Brétigny.

Cette étude a conclu que les autres projets franciliens n'avaient pas à ce jour d'opportunité socioéconomique évidente en tenant compte des prévisions de fréquentation, des contraintes technologiques du mode connues actuellement et des coûts estimés. Le domaine de pertinence du transport par câble en milieu urbain reste restreint :

- Risque d'une faible acceptation par les riverains du survol ou du passage à proximité immédiate de bâti, en particulier de logements

- Difficulté d'insertion du transport par câble en milieu urbain du fait de la volumétrie des stations et pylônes, et conduisant souvent à un coût supérieur à un bus en site propre
- Vitesse commerciale du câble aérien peu différente du bus (sauf dans des secteurs très congestionnés, ou sur lesquels des itinéraires routiers n'existent pas).

Le transport par câble est donc surtout adapté au franchissement ponctuel d'obstacles importants avec de forts dénivelés, à l'instar du câble C1, permettant des gains de temps élevés par rapport à des solutions de surface ou sur des secteurs ne disposant pas d'infrastructures routières adaptées.

Île-de-France Mobilités se concentre donc aujourd'hui sur la réussite du Câble 1 qui doit permettre de lever certaines craintes par rapport à ce nouveau mode et de démontrer sa bonne intégration dans le territoire, avant d'envisager l'éventualité d'autres projets en Île-de-France. Le seul autre projet de câble inscrit au SDRIF-E est la liaison entre Boulogne (Pont-de-Sèvres) et Vélizy-Villacoublay.

Commentaire de la commission d'enquête

La commission d'enquête note donc que la rentabilité socioéconomique d'un transport par câble, notamment en Ile de France est limitée en tenant compte des prévisions de fréquentation, des contraintes technologiques du mode connues actuellement et des coûts estimés et que donc le domaine de pertinence du transport par câble en milieu urbain reste restreint.

Question N°2 :

En complément du thème 5, quelle serait la tarification prévue pour utiliser le câble ?

Réponse du maître d'ouvrage

Le câble C1 sera intégré dans la tarification des transports franciliens. Il pourra être emprunté par les détenteurs d'un forfait Navigo (jour, hebdomadaire, mensuel ou annuel), comme tout autre mode de transport. Les trajets en câble seront compris dans le forfait. Pour les voyageurs occasionnels, c'est la tarification "mode de surface" qui s'appliquera pour le câble C1, comme le bus ou le tram (ticket Bus-Tram-Câble).

Commentaire de la commission d'enquête

La commission d'enquête, comme elle l'a suggéré dans le thème N°5, souhaite donc qu'IDF Mobilités étudie la possibilité de mettre en place non un seul mode de tarification mais un seul titre de transport pour tous les transports effectués en Ile de France reconnu électroniquement par toutes les bornes de transport.

2.9.3. Les risques d'inondations

Les risques d'inondation ont été relativement peu évoqués dans les observations recueillies au cours de cette enquête.

Seules les cinq observations suivantes, à des degrés divers, y font allusion.

Obs N°33 du registre numérique ANONYME :

« A l'heure où on parle de + en + d'arrêter l'artificialisation des sols et de remettre du "vert" un peu partout pour limiter les inondations et les îlots de chaleur, mais aussi pour la protection de la biodiversité, tous ses projets en cours et à venir de constructions de nouvelles lignes sur des terres vierges sont d'une ABERRATION sans nom ! ».

Obs N°360 du registre numérique ANONYME :

« Des malfaçons au niveau du toit de la gare entraînent des inondations à l'intérieur de la gare à chaque forte pluie ».

Obs N°798 du registre numérique Mme MERCIER :

« La sécurité n'est vu qu'en termes de circulation routière. Sécurité pour faire face aux effets du réchauffement climatique en termes de résilience du système de mobilité, risques d'inondation, etc. ».

Obs N°1332 du registre numérique ANONYME :

« L'aménagement du site, le relèvement de la berge, l'artificialisation du sol meuble par des strates de béton ne permettra plus le déversement de la Seine sur ces 50 à 100 hectares en cas de crues et aura pour conséquence des inondations plus importantes du côté Ablonais, villeneuvois ».

Obs N°4 du registre du Siège du maitre d'ouvrage Ile de France CERGY PONTOISE AGGLO :

« La CACP :

Souhaite obtenir de VNF la garantie que le modèle de prévision de crue et son adaptation à l'ouvrage de Verneuil-en-Halatte permettra à minima de neutraliser de façon efficace et pérenne l'effet hydraulique de MAGEO ».

Réponse du maitre d'ouvrage

L'importance et la concentration des systèmes potentiellement exposés à une crue majeure font des inondations par débordement de la Seine et de ses principaux affluents (Marne, Oise et Loing) le principal risque naturel auquel est exposé le territoire francilien. En impactant potentiellement l'ensemble des communes riveraines à l'échelle de l'agglomération parisienne et de l'Île-de-France, un tel événement aurait des conséquences considérables sur la vie sociale et économique de la région, affectant, à des degrés divers, plusieurs millions de personnes, ce qui en fait l'une des catastrophes naturelles les plus redoutées en France par les acteurs de la prévention des risques naturels et de la gestion de crise.

Les territoires franciliens, urbains et ruraux, sont également exposés à des risques d'inondation par ruissellement, beaucoup plus localisés, mais aussi plus fréquents, liés à des épisodes pluvieux exceptionnels. Ces inondations liées au ruissellement impactent généralement un nombre plus limité de biens, sans affecter durablement le fonctionnement du territoire.

L'artificialisation des cours d'eau et de leurs berges, notamment au profit des infrastructures de transport (routières, portuaires, fluviales ou ferroviaires), est un facteur aggravant du risque de débordement (crues). L'artificialisation des sols due aux infrastructures de transport aggrave également les risques liés au ruissellement pluvial. Enfin, les effets barrières créés par certaines infrastructures, même situées loin des cours d'eau, empêchent la bonne régulation des crues par l'expansion des « trop pleins » d'eau. De même, les ouvrages de franchissement des cours d'eau constituent des obstacles à l'écoulement.

La construction d'infrastructures souterraines (métro) peut accroître le risque souterrain lié à la présence d'anciennes carrières. À l'inverse, la vulnérabilité du système de déplacement aux risques naturels, notamment au risque d'inondation, doit également être prise en compte.

Les réseaux souterrains de transports en commun sont particulièrement exposés au risque d'inondation par débordement. Concernant le réseau routier, en cas d'inondation, une partie du réseau peut être rendue indisponible, engendrant un encombrement sur l'ensemble du réseau et des difficultés de circulation pour les acteurs gérant la crise.

La réponse à ces risques est abordée dans la section suivante (réponse à la question N°1 de la section 9.3.1).

Commentaire de la commission d'enquête

La commission d'enquête note que le récent SDRIF-E fondé sur le ZAN (Zéro Artificialisation Nette) devrait être de nature, sinon à réduire, du moins à limiter les risques liés au ruissellement pluvial et partant l'intensité des crues possibles.

2.9.3.1. Questions complémentaires de la commission d'enquête ;

Question N°1 :

La construction de voies nouvelles bitumées accentue le risque d'inondation en cas de fortes pluies en accélérant le ruissellement de ces pluies.

IDF Mobilité a-t-elle prévue des dispositions permettant de limiter ce ruissellement et/ou par infiltration ou tout autre dispositif évitant que de fortes pluies n'accroissent ce risque ?

Réponse du maître d'ouvrage

Un certain nombre d'actions du Plan des mobilités visent à construire et aménager de nouvelles infrastructures pour améliorer la mobilité des personnes et des marchandises sur l'ensemble du territoire francilien. Ces projets peuvent potentiellement provoquer une artificialisation de zones naturelles, agricoles ou forestières (NAF). L'impact est ainsi très différent si les infrastructures sont construites le long d'infrastructures existantes, par élargissement, ou si elles constituent une nouvelle rupture d'espace NAF. Pour rappel, la loi climat et résilience fixe un objectif de zéro artificialisation nette des sols d'ici 2050 ainsi qu'une réduction de moitié du rythme de consommation d'espaces d'ici 2031.

Le rapport environnemental du Plan des mobilités définit ainsi les mesures "Eviter, Réduire, Compenser" suivantes concernant ces actions, afin de contrebalancer ces effets potentiels :

- S'assurer du dimensionnement adapté des infrastructures en fonction de leurs usages.
- Réinterroger les tracés / la localisation des infrastructures pour limiter l'impact sur les espaces NAF.
- Surveiller le taux d'artificialisation des sols lié à ces ouvrages et limiter au maximum l'artificialisation de nouvelles parcelles.
- Limiter l'artificialisation des sols par l'insertion d'espaces végétalisés dans la conception ou l'aménagement d'infrastructures.
- Réhabiliter et moderniser les infrastructures de transport existantes plutôt qu'en construire de nouvelles.
- Limiter l'artificialisation des cours d'eau et de leurs berges lors de la création d'infrastructures.
- Mettre en place des programmes de reboisement et de restauration écologique pour compenser la perte de sols naturels.

Ces enjeux sont par ailleurs traités de façon beaucoup plus fine dans les études d'impact de chacun des projets concernés.

Commentaire de la commission d'enquête

C'est, en effet, en limitant l'artificialisation des sols par les diverses mesures exposées ci-dessus par IDF Mobilités que l'on pourra limiter voire contenir les risques liés au ruissellement pluvial et partant les effets des crues possibles. Le ZAN préconisé par le nouveau SDRIF-E est donc un objectif prioritaire dans cette optique visant à limiter les effets des crues sur les espaces routiers et/ou ferrés.

Question N°2 :

La crue centennale de 1910 avait fortement affecté le réseau souterrain du métro en particulier. Compte tenu des évolutions climatiques constatées depuis quelques années et qui vont aller en s'amplifiant avec le réchauffement climatique, une inondation comparable, voire pire ne peut pas être exclue dans les années qui viennent.

Or les crues de la Seine étant de montées lentes sont largement prévisibles.

Qu'entend faire IDF Mobilités face à ce risque majeur qui entrainerait des dégâts considérables ?

Un plan est-il prévu pour limiter les inondations des réseaux de transports souterrains notamment ?

Réponse du maitre d'ouvrage

Les risques liés aux inondations sont pris en compte de plusieurs manières.

En premier lieu, lors de la construction d'infrastructures nouvelles, les réglementations en vigueur imposent des dispositions spécifiques pour les projets situés en zones inondables. Toutefois, une partie du réseau de transports collectifs notamment des réseaux de transports souterrains est concernée par le risque d'inondations. Différents plans sont prévus sous l'égide de l'Etat. En Île-de-France, ces démarches sont pilotées par la Préfecture de région d'IDF et la Préfecture de police de Paris. Ces plans prévoient les mesures pour protéger les infrastructures des inondations (par la construction de protections temporaires (murs, batardeaux), celles pour assurer la continuité de l'activité des opérateurs d'intérêt vital et les principes d'organisation de la gestion de crise. Ils font l'objet d'exercices organisés régulièrement sous l'égide des services de l'Etat.

La Région Île-de-France a voté en septembre 2022 son Plan Régional d'Adaptation au Changement Climatique (PRACC) qui prévoit différentes mesures de lutte contre le réchauffement climatique. En déclinaison de ce document, le maitre d'ouvrage a lancé une étude sur la résilience des infrastructures de transports ferrés en Île-de-France face au changement climatique qu'elle a confié au Cerema et à l'Institut Paris Région (IPR). Parmi les aléas étudiés, le risque inondation est bien identifié et le mieux documenté. Le maitre d'ouvrage est associé à cette étude avec les gestionnaires d'infrastructures (SNCF et RATP). Cette étude qui constituera une première étape de la prise en compte des différents risques, dont le risque inondation, chez les acteurs du monde du transport ferré, devrait s'achever au 3e trimestre 2025. Elle ne rentre cependant pas dans le champ d'action du PDMIF.

Commentaire de la commission d'enquête

Compte tenu du réchauffement climatique qui devrait aller en s'accroissant la commission d'enquête note qu'une nouvelle crue, encore plus catastrophique que celle de 1910 n'est pas exclue dans les prochaines années.

Ses conséquences sur les réseaux routier et ferré et encore plus sur les réseaux de transport souterrains pourraient être considérables et non seulement paralyser tout transport souterrain mais causer des dommages très importants

Elle note donc que :

- Différents plans sont prévus sous l'égide de l'Etat et qu'en Île-de-France, ces démarches sont pilotées par la Préfecture de région d'IDF et la Préfecture de police de Paris ;
- Ces plans prévoient les mesures pour protéger les infrastructures des inondations par la construction de protections temporaires (murs, batardeaux), celles pour assurer la continuité de l'activité des opérateurs d'intérêt vital et les principes d'organisation de la gestion de crise ;
- Ces plans font l'objet d'exercices organisés régulièrement sous l'égide des services de l'Etat.

La commission d'enquête ne peut donc que recommander que :

Les études en cours sur ces risques soient poursuivies,

Les risques encourus soient précisément évalués et

Que toutes les mesures soient envisagées pour notamment préserver l'intégrité des réseaux souterrains en cas de crue majeure prévisible.

2.9.4 La qualité du dossier mis à l'enquête

Quelques observations se sont prononcées sur la qualité du dossier. Certaines l'apprécient, d'autres pointent ses lacunes ou ses insuffisances.

Obs N°422 du registre numérique M. PIKETTY :

« Pour le fret ferré

Le dossier est trop peu loquace sur le fret ferré en région ; aucune audace en particulier pour le développer en particulier ».

Obs N°457 du registre numérique ANONYME :

« Revoir le dossier du doublement du tunnel Châtelet - Gare du Nord qui est techniquement réalisable mais sans cesse repoussé alors qu'il est indispensable si l'objectif est d'inciter les usagers à prendre davantage les transports dans les années à venir ».

Obs N°1073 du registre numérique ANONYME :

« C'est un beau dossier, mais pas grand-chose de prévu en nouveaux accès sur le Val d'Oise ».

Obs N°1364 du registre numérique Mme BOISROUX-JAY :

« ...Le dossier est très important en masse et donc difficile à lire rapidement

A3 facilités de lecture

Il manque un sommaire plus explicite : il est impossible de retrouver des données sans tout lire : exemple recherche des communes ayant participé à la « concertation préalable », nom des associations d'usagers y ayant participé etc.

Le format présenté en ligne (format paysage avec 2 pages latérales en petits caractères) est décourageant et difficile à lire : il faut une lecture plus facile.

Conclusion VEI : enquête difficile à consulter, ce qui semblait évitable ».

Obs N°1 du registre Mairie de l'Hay-les Roses PCF de l'L'HAY LES ROSES :

« 2- Appréciation sur le dossier

Le projet de plan des mobilités en Ile-de-France 2030 établi par les services d'Ile-de-France Mobilités et de le maître d'ouvrage, est un document de qualité ».

Obs N°3 du registre Mairie de Nanterre ASSOCIATION NATURELLEMENT NANTERRE :

« Les dossiers.

Saluons l'impression des pièces du dossier papier en format A4, vertical (c'est mieux !) ou horizontal. Trop souvent, on privilégie le format A3, infiniment plus mal commode y compris pour des pièces ne contenant aucune carte ou tableau A3.

C'est particulièrement appréciable lorsque la table attribuée par la Mairie pour consulter le dossier est ridiculement étroite comme à Nanterre...

Malheureusement, le dossier présente plusieurs défauts qu'il aurait été facile d'éviter.

- Il n'y a pas de sommaire général et de numérotation des pièces.

- Trois pièces s'intitulent « Synthèse » (« Concertation préalable », « Evaluation » et « Projet de plan »)

- Au lieu d'être une pièce à part entière, indépendante, le résumé non-technique se trouve au début du « Rapport environnemental » et sans que ce soit annoncé sur la couverture.

- Siffles et acronymes, termes énigmatiques : Il aurait fallu soit les expliquer en note en bas de page soit, soit publier un glossaire dans chaque pièce.

Qu'est-ce que la loi ORTF (« Synthèse de l'évaluation » page 37) ?

Qu'est-ce que l'UFR (« Projet de plan » page 62) ?

Qu'est-ce que le « mass transit » (« Projet de plan » page 5. Certes on en parle longuement pages 133 à 147, mais c'est dès la première occurrence qu'il faut que le lecteur sache de quoi on lui parle !)

Qu'est-ce que la cyclologistique » (« Projet de plan » page 7)

° Des défauts de présentation.

° Des légendes erronées p 17 et 23 de l'annexe Accessibilité

° Des plans écrasés de la région page 24 du document de la MR Ae »

Réponse du maître d'ouvrage

Le dossier d'enquête publique du Plan des mobilités en Île-de-France est étoffé et se constitue de nombreux documents parfois assez volumineux. Pour autant, il s'agit d'un prérequis afin de fournir à l'ensemble des lecteurs la vision pleine et complète du document soumis à enquête publique et sur lequel le public doit se prononcer en tout état de cause.

Afin de faciliter la prise en main de l'ensemble du dossier, une numérotation précise et suivie a été déclinée, en cohérence avec un guide de lecture, soit un sommaire récapitulant la structuration du dossier et de l'ensemble des structures des documents présents dans le dossier d'enquête publique. Une attention et un soin tout particulier ont été mis en place pour faciliter la prise en main de l'ensemble des documents par le lecteur (guide de lecture, notice du dossier d'enquête, document de synthèse du plan, etc.)

Commentaire de la commission d'enquête

Hormis les compléments demandés par la commission d'enquête concernant les investissements prévus, celle-ci note que le dossier d'enquête était détaillé et relativement complet et que les documents mis en place pour faciliter la prise en main de l'ensemble des documents (**(guide de lecture, notice du dossier d'enquête et document de synthèse du plan, notamment) permettait au lecteur de pouvoir aisément approfondir telle ou tel aspect du plan.**

Cependant une numérotation des fascicules aurait été souhaitable, le public ayant eu des difficultés à pouvoir identifier rapidement le fascicule qui les intéressait.

2.9.4.1. Questions complémentaires de la commission d'enquête

Question N°1 :

IDF Mobilité a-t-elle l'intention après cette enquête de compléter le dossier mis à l'enquête en fonction des remarques ou compléments demandés pointant certaines insuffisances ou demandes d'éclaircissements de certains points ??

Réponse du maître d'ouvrage

Le projet de Plan des mobilités en Île-de-France 2030 soumis à enquête publique évoluera en cohérence avec les compléments demandés, en vue de la saisine pour avis des représentants de l'Etat en Île-de-France, puis de la délibération d'adoption en conseil régional, conformément à la procédure indiquée par les dispositions du code des transports

Commentaire de la commission d'enquête

La commission d'enquête recommande, qu'en effet, le plan des mobilités en Ile de France, évolue et tienne compte tout à la fois des conclusions de la commission d'enquête et de la délibération d'adoption en conseil régional.

3. QUESTION COMPLEMENTAIRE DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Question

Des observations évoquent, pour certains lieux, la non adéquation de l'habitat avec l'accès aux transports : densité, éloignement, projets, comment est-il prévu d'adapter l'offre de transport aux besoins sociaux et, notamment, la prise en compte préalable de ces transports dans les projets d'urbanisme ou d'aménagement du territoire ?

Réponse du maitre d'ouvrage

Les grands équilibres habitat-emploi et l'articulation de l'urbanisation avec les transports sont fixés par le SDRIF-E, document de référence pour l'aménagement de la région.

Par ailleurs, Île-de-France Mobilités est amenée à se prononcer très régulièrement sur la prise en compte des projets de transport dans les procédures d'urbanisme. D'une part, elle est consultée en tant que personne publique associée lors de l'élaboration de l'ensemble des documents d'urbanisme locaux (plans locaux d'urbanisme et schémas de cohérence territoriale). Elle vérifie à cette occasion que les règles d'urbanisme définies par les collectivités n'obèrent pas les projets portés par Île-de-France Mobilités : infrastructures de transport, aménagement de pôles d'échanges ou équipements d'intermodalité, construction ou préservation de centres opérationnels bus. D'autre part, elle est consultée pour les permis de construire des opérations de plus de 200 logements, et pour les permis de construire portant sur des opérations situées à proximité immédiate d'un projet d'infrastructure de transport ou d'équipements et installations dont elle est propriétaire.

En outre, des échanges très réguliers entre Île-de-France Mobilités et les territoires permettent d'avoir une connaissance des projets urbains et d'adapter le cas échéant la desserte en transports collectifs aux besoins des territoires.

Commentaire de la commission d'enquête.

Si le SDRIF-E est bien le coordinateur des différentes problématiques conjuguée de l'Ile-de-France, les mobilités sont, pour certaines d'entre elles, notamment les infrastructures routières ou ferroviaires plus lentes à être mises en place.

Les constructions nouvelles, notamment, peuvent, conformément au SDRIF-E se situer dans un rayon de deux kilomètres d'une gare. Il peut alors être constaté, lors de l'usage que leurs accès ont été insuffisamment évalués, créant ainsi des difficultés importantes pour les habitants.

La commission d'enquête suggère d'anticiper leur adéquation avec les projets d'habitat permettant ainsi de ne pas se trouver face à des difficultés en matière d'accès à des transports collectifs mais également à un réseau routier déjà saturé comme c'est souvent le cas en Ile-de-France.

Charenton le 9 mai 2025

LA COMMISSION D'ENQUETE

Nicole SOILLY Présidente

Jean Pierre CHAULET Membre

Jean Yves COTTY Membre

Monique DELAFOSSE Membre

Annie LE FEUVRE Membre

Reinhard FELGENTREFF Membre

Philippe ZELLER Membre

Yves MAENHAUT Membre

Brice Manuel CATALA Membre