

## **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**

# **CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVE**

## **3<sup>ème</sup> PARTIE**

|                                                                                         |    |
|-----------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1 OBJET DE L'ENQUETE                                                                    | 4  |
| 2. RAPPEL DU PROJET                                                                     | 4  |
| 3. CADRE JURIDIQUE                                                                      | 6  |
| 4 LE MAITRE D'OUVRAGE                                                                   | 6  |
| 5. AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE                                                      | 7  |
| 5.1 sur la forme                                                                        | 7  |
| 5.2. sur la réalisation du projet                                                       | 8  |
| 5.2.1. S'agissant de la poursuite du développement des transports collectifs attractifs | 8  |
| 5.2.1.1. Le développement des réseaux de transports                                     | 8  |
| 5.2.1.2. Insuffisances de transports collectifs pour les communes rurales               | 9  |
| 5.2.1.3. La régularité du trafic                                                        | 10 |
| 5.2.1.4. La fréquence du trafic                                                         | 10 |
| 5.2.1.5. La sécurité et confort des transports                                          | 10 |
| 5.2.1.6. Les moyens d'information des usagers                                           | 11 |
| 5.2.1.7. L'Accessibilité à tous les usagers                                             | 11 |
| 5.2.1.8. La politique tarifaire                                                         | 11 |
| 5.2.1.9. Les investissements et les subventions                                         | 11 |
| 5.2.2. S'agissant de la place du piéton au cœur des politiques de mobilité              | 12 |
| 5.2.3. S'agissant de conforter la dynamique en faveur du vélo                           | 12 |
| 5.2.3.1. Aménagements des pistes cyclables en proche banlieue et en zones rurales       | 12 |
| 5.2.3.2. Stationnement des vélos                                                        | 13 |
| 5.2.3.3. Emport du vélo dans les transports en commun                                   | 13 |
| 5.2.4. S'agissant du développement des usages partagés de la voiture                    | 13 |
| 5.2.4.1. Le covoiturage                                                                 | 13 |
| 5.2.4.2. Le transport à la demande (TAD)                                                | 14 |
| 5.2.4.3. L'Auto partage                                                                 | 14 |
| 5.2.4.4. Le câble                                                                       | 14 |
| 5.2.5. S'agissant du renforcement de l'intermodalité                                    | 14 |
| 5.2.6. S'agissant de la politique de stationnement                                      | 15 |
| 5.2.6.1. Places de stationnement sur la voirie                                          | 15 |
| 5.2.6.2. Le stationnement automobile pour les bureaux                                   | 15 |
| 5.2.6.3. Les parkings relais                                                            | 15 |
| 5.2.7. S'agissant de soutenir une activité logistique performante et durable            | 16 |
| 5.2.8. S'agissant d'accélérer la transition énergétique des véhicules                   | 16 |
| 5.2.9. S'agissant d'agir en faveur d'une mobilité touristique plus durable              | 17 |
| 6. CONCLUSIONS ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE                                       | 18 |

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

### 1 OBJET DE L'ENQUETE

Le Plan des mobilités en Île-de-France fixe les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement pour la période 2020-2030. Il succède au Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF) 2010-2020 approuvé en 2014, dont la mise en révision a été décidée par le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités le 25 mai 2022, après une évaluation menée en 2021.

Il est élaboré par Île-de-France Mobilités en associant l'ensemble des acteurs et des parties prenantes de la mobilité en Île-de-France

### 2. RAPPEL DU PROJET

Le PDMIF s'est fixé des objectifs en liaison avec les enjeux identifiés sur le territoire, à savoir :

- Considérer l'évolution du contexte démographique, économique et de la mobilité des Franciliens
- Répondre aux besoins de mobilité des Franciliens
- Proposer des solutions de mobilité adaptées aux contextes territoriaux.
- Assurer le droit à la mobilité pour tous
- Orienter la mobilité des visiteurs vers des pratiques plus durable
- Soutenir une mobilité des marchandises efficace tout en réduisant ses impacts environnementaux
- Préserver l'environnement, la santé et la qualité de vie
- Améliorer la cohérence et l'efficacité des politiques de mobilité

Ces objectifs, environnementaux et sanitaires, ont été identifiés et génèrent la mise en œuvre de l'évolution des pratiques de mobilités en Ile-de-France pour les voyageurs et les marchandises.

#### **Les objectifs environnementaux et sanitaires**

Il s'agit de :

- ✓ Améliorer la qualité de l'air
- ✓ Réduire les émissions de gaz à effet de serre
- ✓ Réduire la vulnérabilité énergétique du territoire
- ✓ Adapter le système de mobilité au changement climatique
- ✓ Réduire l'exposition au bruit des transports routiers et ferroviaires
- ✓ Améliorer la sécurité routière
- ✓ Préserver la santé des Franciliennes et des Franciliens
- ✓ Préserver la biodiversité

## **Les objectifs de mobilité**

Il s'agit de fixer les :

- ✓ Objectifs pour les déplacements des Franciliens
- ✓ Objectifs de transition des parcs de véhicules
- ✓ Objectifs pour les flux de marchandises

### **L'atteinte des principaux objectifs environnementaux**

Il convient de viser :

- ✓ Une réduction de 26 % des émissions de gaz à effet de serre
- ✓ Une forte amélioration de la qualité de l'air

### **Le plan d'action retenu s'articule autour de quatorze axes, eux-mêmes déclinés dans quarante-six actions.**

Les cinq premiers axes concernent le développement des modes de déplacements alternatifs à la voiture utilisée individuellement :

#### Axe 1 : Poursuivre le développement de transports collectifs attractifs

L'attractivité des transports passe par le développement de l'offre et par l'amélioration de leur performance et de leur fiabilité. Elle s'appuie aussi sur l'amélioration de « l'expérience voyageurs » : information, sûreté, billettique.

#### Axe 2 : Placer le piéton au cœur des politiques de mobilité

Il s'agit de systématiser la prise en compte prioritaire du piéton dans l'aménagement de la voirie et d'adopter une approche globale de planification de l'amélioration de la mobilité piétonne.

#### Axe 3 : Établir une nouvelle feuille de route pour l'accessibilité de la chaîne de déplacements

La mise en accessibilité des transports collectifs ferroviaires et routiers doit être poursuivie et des efforts importants doivent être consentis pour améliorer l'accessibilité de la voirie.

#### Axe 4 : Conforter la dynamique en faveur de l'usage du vélo

Soutenir l'essor du vélo passe par une approche systémique : développement d'infrastructures cyclables linéaires, de stationnement vélo dans les espaces publics et privés, de services vélo, et promotion de son usage.

#### Axe 5 : Développer les usages partagés de la voiture

Encourager le covoiturage dans les territoires peu denses, ou faiblement desservis par les transports collectifs, nécessite de lui accorder des bénéfices en termes financiers, de circulation et de stationnement. Concernant l'autopartage, il s'agit de l'ancrer dans les pratiques de mobilité en assurant la qualité de l'offre et la visibilité des services.

Les quatre axes suivants visent les infrastructures au travers du partage de la voirie et de l'espace public entre les différents modes :

#### Axe 6 : Renforcer l'intermodalité et la multimodalité

Il s'agit de faciliter l'intermodalité, c'est-à-dire le passage d'un mode à un autre lors d'un déplacement, et en particulier l'accès aux pôles de transports collectifs ferroviaires et routiers par les différents modes. Il s'agit aussi de faciliter la multimodalité, c'est-à-dire l'utilisation alternative de modes pour un même déplacement, grâce à une meilleure information sur les solutions de mobilité alternatives à la voiture individuelle.

#### Axe 7 : Rendre la route plus multimodale, sûre et durable

L'optimisation de l'usage du réseau routier hors agglomération repose sur une plus grande fiabilité et un usage plus multimodal (voies réservées). Il s'agit également d'en améliorer la performance environnementale et la sécurité pour tous les usagers.

Axe 8 : Mieux partager la voirie urbaine

L'optimisation de l'usage de la voirie urbaine repose sur un meilleur partage entre les modes, au profit des modes alternatifs à la voiture individuelle (marche, vélo, transports collectifs). Pour les modes actifs, cela passe notamment par la pacification de la voirie et la résorption des coupures urbaines.

Axe 9 : Adapter les politiques de stationnement aux contextes territoriaux

Une approche globale des politiques de stationnement est prônée, en traitant à la fois les espaces privés (normes PLU pour les constructions neuves) et le stationnement public sur voirie, en assurant la cohérence avec les autres politiques de mobilité, notamment transports collectifs, et entre communes voisines.

Le dixième axe décline l'ensemble de la stratégie d'action sur le transport de marchandises :

Axe 10 : Soutenir une activité logistique performante et durable

Cet axe actionne tous les leviers pour une logistique plus durable : report modal depuis la route vers les modes ferré et fluvial, optimisation des flux logistiques routiers, amélioration de la logistique urbaine, transition énergétique des véhicules.

Le onzième axe s'intéresse aux véhicules et à leur évolution vers la décarbonation :

Axe 11 : Accélérer la transition énergétique des parcs de véhicules

Cette accélération de la transition des véhicules passe par des aides à l'achat et le déploiement d'infrastructures d'avitaillement en énergies plus durables.

Enfin, les trois derniers axes visent à soutenir et promouvoir des changements de comportements, individuels ou collectifs, au travers d'actions ciblées à destination de publics spécifiques :

Axe 12 : Coordonner une politique publique partagée en matière de mobilité solidaire

Il s'agit de rendre plus inclusifs les services de mobilité pour les Franciliens les plus vulnérables économiquement (tarification solidaire, aides à l'écomobilité, information), et de définir le cadre régional pour l'élaboration de plans d'action communs pour une mobilité solidaire à l'échelle des départements.

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

Il s'agit de faciliter la mobilité des touristes pour accéder à l'Île-de-France et visiter les sites touristiques en améliorant « l'expérience voyageurs », tout en les incitant à recourir à des modes durables.

Axe 14 : Renforcer le management de la mobilité pour faire évoluer les comportements

Cet axe consiste à agir sur les comportements des Franciliens pour les inciter à des pratiques de mobilité plus durables, en ciblant notamment les employeurs et les publics scolaires.

**3. CADRE JURIDIQUE**

Le Plan de Mobilité d'Île-de-France (PDM) est un document stratégique qui définit les orientations de transport et de déplacement pour la région. Il est élaboré par Île-de-France Mobilités (IDFM) et s'inscrit dans un cadre législatif précis, notamment le Code des Transports et la loi d'orientation des mobilités (LOM) de 2019.

**4 LE MAÎTRE D'OUVRAGE**

Les maîtres d'ouvrage de l'élaboration et de la concertation du PDMIF sont Île-de-France Mobilités (IDFM) et la région Île-de-France.

Île-de-France Mobilités (IDFM), est l'autorité organisatrice de la mobilité en Île-de-France. Elle assure ainsi le rôle d'une Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) et d'une région. Autrefois appelée STIF (Syndicat des transports d'Île-de-France), elle est responsable de la gestion et du financement des réseaux de transport en commun, notamment les métros, RER, bus, trams et trains opérés par la RATP, la SNCF et d'autres entreprises de transport.

Elle est présidée par la Présidente du Conseil régional d'Île-de-France, et le Conseil d'Île-de-France Mobilités est composé de 33 membres.

## 5. AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE

### 5.1 SUR LA FORME

A l'issue d'une enquête publique ayant duré 32 jours, il apparaît :

- Que la publicité par affichage mentionnant les permanences tenues dans le département été faite par PubliLégal, le prestataire de service, dans les mairies des communes concernées et au Conseil Régional d'IDF, siège de l'enquête, dans les délais de 15 jours précédant l'enquête et maintenue pendant toute la durée de celle-ci ;
  - Que les publications légales dans les journaux des 8 départements d'Ile de France ont été faites dans les journaux paraissant dans ces départements plus de 15 jours avant le début de l'enquête et répétées dans ces mêmes journaux dans les 8 premiers jours de l'enquête ;
  - Que par ailleurs une publication nationale a été faite dans le journal « Le Figaro » plus de 15 jours avant le début de l'enquête et répétée dans les 8 premiers jours de l'enquête ;
  - Qu'en outre d'autres moyens de publicité (Mails, réseaux sociaux, kakémonos, brochures, affichettes, etc...) ont été utilisés par la Région pour mieux faire connaître l'enquête publique ;
  - Que pendant toute la durée de l'enquête les pièces du dossier d'enquête publique étaient consultables en version papier et sur poste informatique, aux 34 lieux d'enquête concernés, aux jours et heures habituels d'ouverture, rappelés sur le site internet de chaque commune
  - Que le dossier était consultable en ligne et téléchargeable sur le site de la Région Ile de France
- et sur la plateforme dédiée à l'enquête publique :
- - Que le public pouvait consigner ses observations et propositions
    - Par écrit sur le registre d'enquête en format papier à feuillets non mobiles, côté et paraphé par un des membres de la commission d'enquête et accessibles dans les lieux d'enquête
    - Que les observations pouvaient être envoyées sur le registre dématérialisé accessible sur le site internet suivant

et par courriel à l'adresse électronique suivante :

- Que les observations et propositions du public pouvaient également être adressées par correspondance à la présidente de la commission d'enquête au siège de l'enquête publique à la Région Ile de France à Saint-Ouen ;
- Que les commissaires enquêteurs de la commission d'enquête ont tenu au total 66 permanences dans les lieux d'enquête prévues à cet effet dans l'arrêté d'organisation de l'enquête, pour recevoir le public ;
- Que la réunion publique prévue dans l'arrêté d'organisation d'enquête, s'est déroulée le 13 mars 2025, sans incident dans les locaux du Conseil Régional d'IDF à Saint Ouen.
- Que tous les termes de l'arrêté préfectoral ayant organisé l'enquête ont donc bien été respectés ;
- Que les commissaires enquêteurs de la commission d'enquête n'ont à rapporter aucun incident ayant pu perturber le bon déroulement de cette enquête,
- Que 60 observations ont été recueillies dans les registres papier mis en place pour cette enquête, 1401 observations ont été déposées sur le registre dématérialisé ou à l'adresse courriel mentionnés dans l'arrêté d'organisation de l'enquête, avant la clôture de l'enquête.

## 5.2. SUR LA REALISATION DU PROJET

En tenant compte des enjeux qui président à l'élaboration du PDMIF, la commission d'enquête a basé ses conclusions sur l'appréciation de la réalisation des objectifs affichés, à savoir des objectifs environnementaux, et des objectifs de mobilité au travers des orientations définies par le plan :

### 5.2.1. *S'agissant de la poursuite du développement des transports collectifs attractifs*

Dans son axe 1 le projet de PDMIF se fixe pour objectif de renforcer l'attractivité des transports en développant l'offre et en améliorant leur performance et leur fiabilité.

Les transports collectifs sont au cœur des préoccupations des franciliens, tant en ce qui concerne le développement des réseaux (mass transit et bus pour l'essentiel) que s'agissant de leur fiabilité et résilience ; les causes, les défaillances, l'insuffisance de l'offre se sont révélées au travers des nombreuses observations déposées.

#### 5.2.1.1. *Le développement des réseaux de transports*

Dans un contexte de très légère diminution envisagée (1%) du nombre de déplacements quotidiens des Franciliens de 2019 à 2030, le PDMIF fixe un objectif de stabilité de la part modale des transports collectifs, soit 22 %, en prévoyant le report d'une partie des déplacements de proximité vers le vélo et en misant sur le télétravail. Alors que la décennie est à moitié achevée et que les statistiques sur le télétravail restent incertaines, **la commission d'enquête ne souscrit que partiellement** à l'énoncé de cette perspective, qui peut certes trouver une justification relative dans l'essor du vélo dans l'hypercentre mais ne doit pas conduire à relâcher l'effort sur les transports collectifs, essentiels à tous les âges de la vie ; elle préfère partager avec le maître d'ouvrage la nécessité d'un développement massif de l'offre dans la petite couronne de l'agglomération parisienne avec la mise en service du GPE, mais aussi dans le soin apporté à l'amélioration de la quantité et de la qualité de l'offre collective en site propre dans la grande couronne, ainsi que dans la coopération avec les collectivités locales pour développer les réseaux de bus, dont les cars express. A cet égard, la commission d'enquête apprécie l'objectif d'améliorer le nombre d'emplois accessibles en moins d'une heure en transport

collectif dans une part importante de la région : il s'agit-là d'une donnée parlante pour une grande part des usagers qui ne peuvent qu'arbitrer entre le transport en commun et la voiture. Plus optimiste, le SDRIF-E évoque même la « région des 20 minutes ».

Parfaitement consciente de la masse d'investissements et donc d'efforts financiers que nécessite un tel soutien aux transports collectifs, au demeurant non aisément chiffrables compte tenu du nombre d'intervenants et de la diversité des calendriers programmatiques, **la commission d'enquête partage** le diagnostic porté par le maître d'ouvrage sur les efforts massifs déjà fournis, s'agissant par exemple de l'offre des tramways, des premières livraisons de segments du GPE, du renouvellement des matériels et des infrastructures d'exploitation de plusieurs transiliens, et, plus largement, du suivi contractuel des opérateurs. Des marges de progrès sont encore nécessaires: fiabilité des nouvelles technologies d'exploitation, aléas climatiques, gestion des plannings de travaux, réactivité aux incidents, autant de contraintes multiples auxquels le public, souvent exigeant, n'est pas toujours sensibilisé.

Dans ce contexte, **la commission d'enquête considère** importantes et hiérarchisées de manière réaliste les priorités fixées dans l'axe 1, depuis la poursuite du déploiement du GPE jusqu'à la gestion de l'offre bus en fonction du développement du réseau de mass transit et de celui de la densité urbaine, en passant par la robustesse du réseau, sa résilience, ou le renouvellement du matériel.

Plus ponctuellement, **la commission d'enquête appelle aussi l'attention** sur des démarches utiles d'anticipation d'usage des transports collectifs telles celles menées par l'Assistance Publique ou des groupes d'entreprises comme l'Association pour le développement économique du pôle Orly-Rungis. La commission d'enquête apprécie que le maître d'ouvrage soit attentif à ces initiatives.

Si d'assez nombreuses suggestions ont été faites par le public, mais aussi par des collectivités locales, quant à la fiabilisation et au prolongement de lignes des réseaux RER et Transilien, pour mieux desservir certaines parties dites rurales de la Seine-et-Marne, du Val-d'Oise et du sud de l'Essonne, beaucoup d'autres ont reconnu la souplesse de l'offre que représentent les différentes catégories de réseaux de cars et de bus, dès lors que leurs horaires permettent une facilité de rabattement vers les stations du mass transit lorsqu'il s'agit des déplacements pendulaires, un service fiable pour rallier les polarités urbaines lorsqu'il s'agit des commodités de la vie quotidienne dont les scolarités, ou même un accès plus aisé à la vie culturelle en particulier le week-end.

A cet égard et concernant plus largement l'ensemble des réseaux de bus et cars, **la commission d'enquête considère** que le maître d'ouvrage souligne avec raison le caractère crucial des centres opérationnels de bus (COB) qui ne sont pas seulement des lieux de remisage et d'entretien, mais aussi de conversion des véhicules aux énergies renouvelables, puis de leur maintenance. Or ces lieux, quand il faut les agrandir ou les créer, consomment de vastes emprises foncières ; un dialogue étroit avec les communes ou intercommunalités – dont plusieurs ont évoqué cet aspect dans leurs observations - est donc nécessaire et devrait être activement piloté par la Région, qui en maîtrise le cadre général à travers tout à la fois le SDRIF-E et le PDMIF.

#### ***5.2.1.2. Insuffisances de transports collectifs pour les communes rurales***

La nécessité d'un renforcement des transports collectifs, en particulier des bus, dans les petites communes rurales est soulignée par beaucoup d'habitants de ces villes afin d'offrir des solutions alternatives à la voiture individuelle. Le nombre de bus en circulation est souvent considéré comme trop limité voir absent dans des zones rurales.

Le maître d'ouvrage estime que des solutions doivent être trouvées par un travail conjoint entre Île-de-France Mobilités, les collectivités locales et les opérateurs de transport ; prioritairement par un développement du transport à la demande.

**La commission d'enquête considère** indispensable un renforcement de l'offre en transport à la demande, surtout en élargissant les plages horaires et en augmentant le nombre de communes rurales desservies par ce dispositif.

#### **5.2.1.3. La régularité du trafic**

L'utilisation de ce mode de transport demande une fiabilité du service proposé, or de nombreux retards ou d'annulation de trains, le non-respect des horaires, ont été mis en évidence dans les observations déposées

Pour ce qui est du réseau RER, particulièrement pour les RER B et C, la maîtrise d'ouvrage consciente de ces difficultés fait état de solutions concrètes pour y remédier en citant la mise en œuvre de schémas directeurs en élaboration ou en revoyure et de projets d'aménagements et d'amélioration

En ce qui concerne le réseau des bus, **la commission d'enquête considère** que certaines mesures notamment 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, et une deuxième prescription visant à assurer progressivement la priorité de bus aux carrefours sont des facteurs positifs pour permettre une amélioration de la régularité du trafic de ce réseau.

#### **5.2.1.4. La fréquence du trafic**

Les fréquences des transports en commun est une préoccupation importante des franciliens, ces derniers souhaitant une amplitude horaire quasi permanente y compris les Week end et la nuit.

Si le maître d'ouvrage apporte une solution partielle avec l'augmentation de la plage horaire des lignes de bus, notamment le soir après le service régulier dans la grande couronne, force est de constater que le problème demeure pour les sorties nocturnes des franciliens

Certes, les contraintes liées à la particularité des infrastructures en Île-de-France, notamment les travaux de maintenance sur le réseau ferré la nuit limitent les possibilités de développer davantage une circulation la nuit, en revanche **il pourrait être envisagé de réserver** cette procédure le week end, période moins concernée par les travaux mais davantage par les sorties nocturnes des Franciliens.

#### La fiabilité et la saturation des RER

Les besoins d'améliorations dans ce secteur ont été mis en évidence notamment sur les lignes B C et E du RER. Le département du Val d'Oise, la commune de Pontoise ont particulièrement insisté sur ces besoins.

Le maître d'ouvrage fait état des schémas directeurs en cours de mise en œuvre pour ces secteurs. Les travaux qu'ils impliquent joints au renouvellement du matériel roulant devraient permettre l'amélioration des performances de ces modes de transport.

**La commission d'enquête considère** que le développement de ces actions devrait être transcrit dans la version finale du PDMIF

#### **5.2.1.5. La sécurité et confort des transports**

Les franciliens déplorent les incivilités et les violences constatées dans les transports et souhaitent une amélioration de la sécurité.

Les réponses apportées par le maître d'ouvrage à ce sujet, en particulier un renforcement et une meilleure coordination des équipes de sûreté ainsi que la généralisation de la vidéo protection apparaissent efficaces à la commission d'enquête.

Le PDMIF précise, autant que faire se peut, les financeurs concernés au travers de ses dispositifs de subvention. Cependant pour une meilleure appréciation de l'utilisation de ces financements une répartition plus détaillée notamment des dépenses d'investissement s'avère nécessaire, 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

**La commission d'enquête considère** qu'une répartition plus détaillée serait donc souhaitable y compris pour les réseaux cyclables.

### ***5.2.2. S'agissant de la place du piéton au cœur des politiques de mobilité***

Le besoin de plus de sécurité et d'aménagements adaptés aux piétons (piétonisation, végétalisation, trottoirs...), la création d'aménagements favorables aux piétons en ville, l'absence de trottoirs ou de cheminements piétons en milieu rural ou péri-urbain sont identifiés comme une problématique bloquant le développement de la marche.

Ce mode de déplacement considéré comme le moyen de déplacement le plus utilisé a suscité l'étonnement sur la différence de traitement accordé à cet axe au regard des autres.

Tout en précisant que la marche relève de l'échelle locale des déplacements et que son traitement est du ressort des PLM, le maître d'ouvrage présente des mesures en accord avec les enjeux, consistant 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.).

**La commission d'enquête considère** que les mesures évoquées participent à la bonne réalisation des objectifs mais pour en intensifier l'impact, devraient faire l'objet d'un développement plus détaillé dans le PDMIF

### ***5.2.3. S'agissant de conforter la dynamique en faveur du vélo***

L'usage du vélo a été plébiscité au travers d'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 actions inscrites au PDMIF, poursuite du déploiement du réseau VIF, plan vélo régional, apparaissent de nature à poursuivre la dynamique déjà impulsée et à augmenter significativement la part modale du vélo.

Toutefois, 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.

#### ***5.2.3.1. Aménagements des pistes cyclables en proche banlieue et en zones rurales***

L'insécurité routière pour les cyclistes dans ces secteurs en particulier le long des départementales en direction des bourgs et des gares est une préoccupation importante.

Le PDMIF présente des actions tendant à prioriser le rabattement vers certaines centralités dont les pôles de gare dans les zones les moins denses, en particulier les mesures liées aux rabattements vers les bourgs ou les gares.

Cependant, le retard de développement des infrastructures cyclables dans ces secteurs et les problèmes d'insécurité qui en découlent pour les cyclistes persistent.

**La commission d'enquête considère** qu'il s'avère nécessaire 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.

#### **5.2.3.2. Stationnement des vélos**

Le manque de stationnement des vélos, à proximité des gares et des pôles d'échange a été mis en évidence.

Le PDMIF apporte des solutions intéressantes à cette problématique en ce qui concerne le stationnement dans les espaces privés et sur la voirie.

Pour ce qui est du stationnement en gare et en stations le PDMIF se doit de respecter les obligations réglementaires du décret du 8 juin 2021, fixant le nombre minimal de place à réaliser pour chaque gare ; ainsi que celles du Schéma directeur du stationnement vélo (SDSV) fixant également des objectifs de dimensionnement de parking vélo.

Or, ce dernier document, date de 2020, avant l'essor actuel de ce mode déplacement, et semble partiellement caduc, **la commission d'enquête considère** qu'il serait pertinent de l'actualiser pour consolider la stratégie d'action opérationnelle sur ce sujet et l'adapter aux objectifs du PDMIF

#### **5.2.3.3. Emport du vélo dans les transports en commun**

La possibilité d'emprunter les transports en commun avec son vélo est un des facteurs visant à rendre son utilisation plus fréquente.

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, or aucune mesure ne figure dans le PDMIF sur ce point, **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.

#### **5.2.4. S'agissant du développement des usages partagés de la voiture**

Le développement des modes alternatifs constitue un élément déterminant pour limiter l'usage de la voiture individuelle.

##### **5.2.4.1. Le covoiturage**

Le PDMIF accorde au covoiturage une place importante ; il met en évidence l'intérêt qu'il présente tant pour la lutte contre l'autosolisme que pour l'amélioration des conditions de circulation qu'il induit au travers des mesures ci-après :

- 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)

**La commission d'enquête estime** que les mesures présentées témoignent de l'engagement du maître d'ouvrage sur ce sujet et participent à la bonne réalisation des objectifs **mais considère**

que pour en intensifier l'impact, ces mesures devraient faire l'objet d'un développement plus détaillé dans le PDMIF

#### **5.2.4.2. Le transport à la demande (TAD)**

Ce mode de transport trouve son utilité principalement dans les zones rurales toutefois, son amélioration se révèle nécessaire en termes d'amplitude horaire et d'adaptabilité. En effet pour être pleinement opérationnel il conviendrait que les plages horaires soient élargies au-delà de 9 heures 30 et 16 heures

Le PDMIF inscrit son développement dans son plan d'action ; pour ce faire des assises du TAD ont été organisées et le vice-président du département de Seine et Marne, également vice-président d'Ile de France Mobilités, s'en est vu confier la présidence

**La commission d'enquête se félicite d'une telle initiative mais regrette** que cette instance ne rende ses conclusions qu'après l'adoption du PDMIF qui ne pourra donc pas prendre en compte ces conclusions.

#### **5.2.4.3. L'Auto partage**

Ce mode de transport relève de l'offre privée ou des collectivités locales ; PDMIF soutient le développement de l'autopartage au sein des entreprises, des administrations ou des copropriétés ; la qualité d'Ile de France Mobilités en tant qu'autorité organisatrice des mobilités l'autorise à pallier l'insuffisance de l'offre privée sans toutefois lui laisser la liberté d'intervenir dans l'autopartage entre particuliers.

La commission d'enquête a trouvé intéressante la campagne de promotion initiée par la ville d'Antony sur ce sujet et souhaite que l'information offerte à cette occasion sur les dispositifs existants à l'intention des acteurs économiques soit amplifiée et largement diffusé.

D'autres actions ont été identifiées pour populariser les modes alternatifs,

S'agissant des navettes fluviales, actuellement, seule la ligne en projet sur le Canal de l'Ourcq est inscrite au PDMIF avec une mise en œuvre en 2030 ; plusieurs déclinaisons des taxis collectifs voient le jour en Ile de France. Une initiative de la communauté d'agglomération de Cergy Pontoise 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 mérite d'être pointée.

**La commission d'enquête considère** que ces actions de promotion mériteraient d'être amplifiées.

#### **5.2.4.4. Le câble**

Le seul projet actuellement retenu pour une mise en service avant 2030 est celui prévu entre Créteil et Villeneuve Saint Georges. D'autres projets ont été étudiés mais aucun n'a pour l'instant été retenu.

**La commission d'enquête estime** qu'il conviendra qu'Ile de France mobilités tire tous les enseignements (avantages et inconvénients) relatifs à ce premier nouveau mode de transport pour examiner si ce mode est transposable à certains des projets qui ont été étudiés mais n'ont pas été retenus.

#### **5.2.5. S'agissant du renforcement de l'intermodalité**

L'absence de fluidité entre les différents modes de transport, des retards fréquents voire des suppressions d'un mode de transport sur une partie d'un trajet multimodal ainsi que le manque de stationnement vélos ou véhicules motorisés sur des parkings de rabattement ou relais (CF Thème N° 6) sont dénoncés.

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.

Le PDMIF prend en compte cette problématique et l'affiche comme un de ses objectifs centraux, 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.

Par ailleurs, la coordination des horaires entre trains et bus locaux reste une préoccupation constante et les efforts pour harmoniser la politique tarifaire et la billetterie sont autant de facteurs de simplification œuvrant dans le sens de la fluidité attendue.

En revanche, de nouveaux projets relatifs au développement du réseau mass transit, inscrits au SDRIF E, sont à l'étude ; bien que leur mise en service ne puisse être effective avant 2030; **la commission d'enquête considère** que l'intégration de la carte de ces projets dans le PDMIF, comme le propose le maître d'ouvrage, serait de nature à mettre en évidence la volonté du Plan d'harmoniser la chaîne d'utilisation des différents modes de transport.

### ***5.2.6. S'agissant de la politique de stationnement***

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.

Le PDMIF prône une approche intégrée du stationnement, 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.

#### ***5.2.6.1. Places de stationnement sur la voirie***

Le PDMIF ne se prononce pas sur la tarification de ce mode de stationnement, dont le but est d'éviter le stationnement, de longue durée d'usagers des transports collectifs, la compétence dans ce domaine appartenant aux acteurs locaux, chargés de la gestion du stationnement ; en revanche il incite à libérer les espaces dédiés sur la voirie pour les consacrer aux modes alternatifs.

#### ***5.2.6.2. Le stationnement automobile pour les bureaux***

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.

**La commission d'enquête considère** donc que cette décision va dans le bon sens en limitant notamment la réalisation de places de stationnement externes bituminées ce qui est conforme au ZAN préconisé par le SDRIF-E.

#### ***5.2.6.3. Les parkings relais***

L'existence de ces parkings influe considérablement sur l'utilisation des transports collectifs or, le maître d'ouvrage rappelle qu'il n'a pas vocation à déterminer la liste des Parkings Relais ; il appartient aux communes ou EPCI compétents en matière de stationnement de s'assurer que la réglementation et la tarification du stationnement sur voirie à proximité des pôles d'inciter les usagers des transports collectifs à utiliser les Parkings relais plutôt qu'à stationner sur la voirie.

Sur le constat fait que les parkings relais existants ne sont pas, pour une bonne moitié, utilisés au total de leur capacité, et qu'une amélioration de la signalisation et de l'information serait nécessaire pour attirer tous les véhicules y compris les deux-roues motorisés **la commission d'enquête estime** qu'il serait souhaitable d'effectuer une analyse exhaustive des besoins de ces parkings relais, surtout en grande banlieue (zones 5 et 6) autour des gares RER.

Par ailleurs, le Schéma Directeur des Parkings Relais (SDPR), a été mis à jour en 2023 ; pour les parkings relais existants **la commission d'enquête estime** qu'il serait opportun de mettre en place une tarification adaptée au contexte de chaque parking.

### ***5.2.7. S'agissant de soutenir une activité logistique performante et durable***

L'activité logistique passe par le report modal de la route vers les modes fluvial et ferroviaire en favorisant des chaînes logistiques davantage multimodales, décarbonées et innovantes, ceci en consolidant une armature logistique plus sobre, dans une approche de sobriété foncière et d'intégration urbaine et environnementale.

Le déséquilibre actuel 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...

Le rééquilibrage de ces modes de transports logistiques apparaît donc indispensable ; au-delà de la stratégie nationale dans ce domaine, **la commission d'enquête considère** nécessaire que tous les dispositifs agissant en ce sens soient pris en compte dans le PDMIF, avec des indicateurs fiables (par exemple ceux proposés par la SITRAM) et que les études du contournement et franchissement Fret ferroviaire fassent l'objet d'un échéancier ambitieux.

### ***5.2.8. S'agissant d'accélérer la transition énergétique des véhicules***

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.

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 :

Pour ce faire le Plan met en évidence des mesures claires :

- 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 développement des 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
- La poursuite des 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

**La commission d'enquête considère** que les mesures ci-avant répondent aux objectifs environnementaux définis dans le PDMIF, tout en mettant l'accent sur la nécessité du développement des stations multi énergie pour les transports routiers dont l'insuffisance

actuelle représente, pour les transports routiers de marchandises probablement un frein à la transition énergétique de ces véhicules.

#### ***5.2.9. S'agissant d'agir en faveur d'une mobilité touristique plus durable***

Les enjeux identifiés par le plan ont mis en évidence les actions à entreprendre dans ce domaine pour fidéliser les touristes et développer cette action sur le territoire francilien. **La commission d'enquête considère** qu'il est nécessaire d'améliorer la mobilité des touristes en renforçant la desserte des sites touristiques par des modes durables, en améliorant l'expérience voyageurs quant à leur information et surtout l'achat et l'utilisation des titres de transport.

Le plan met en évidence les actions à entreprendre à l'égard des touristes sur l'ensemble du territoire francilien, ce que ne faisait pas le PDUIF.

La commission d'enquête considère qu'il est nécessaire de faciliter la mobilité des touristes en renforçant la desserte des sites visités par des modes durables, et en améliorant l'expérience des voyageurs étrangers quant à leur information dans les principales langues et surtout lors de l'achat et de l'utilisation des titres de transport désormais proposés en forme de badges et non plus sur simples tickets papier.

## 6. CONCLUSIONS ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE

### **La commission d'enquête considère que, pour ce projet :**

Outre le fait que la réglementation concernant la publicité de cette enquête a été respectée, d'autres moyens ont été mis en œuvre pour mieux faire connaître ce projet d'élaboration du PDMIF et les modalités de l'enquête publique le concernant ;

Le maître d'ouvrage a longuement répondu aux contributions reçues au cours de l'enquête et aux 9 thèmes retenus par la commission d'enquête ainsi qu'aux questions complémentaires posées par cette dernière.

Le maître d'ouvrage a également répondu dans une annexe de façon particulièrement détaillée et aisément consultable (jointe en fichier électronique à ce rapport) aux 1256 avis des PPA majoritairement exprimés par les EPT et communes à l'occasion de cette enquête relative au projet d'élaboration du PDMIF ;

En ce qui concerne le dossier d'enquête, celui-ci était détaillé, préparé de manière méthodique et rigoureuse, à l'exception toutefois de plusieurs cartes difficiles à déchiffrer (exemples : carte des lignes de cars express et des pôles d'échanges multimodaux routiers ; carte du réseau cyclable structurant en Île-de-France) ; qui mériteraient d'être simplifiées ou doublonnées pour en rendre les éléments constitutifs plus faciles à identifier.

Par ailleurs, une numérotation des nombreux fascicules le constituant aurait été souhaitable, le public ayant eu des difficultés à pouvoir identifier rapidement le fascicule qui les intéressait.

### **La commission d'enquête regrette toutefois**

Que le Plan des mobilités apparaisse davantage comme une actualisation de projets en cours (typiquement pour la prochaine mise en service des nouvelles lignes du Grand Paris Express) et qu'une déclinaison exhaustive de ce que devraient être les grands projets d'infrastructures ferroviaires pour la décennie 2030-2040, renforçant 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.

Le PDMIF se réfère à plusieurs reprises au SDRIF, or 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 et 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).

Le PDMIF choisit de prendre comme référence des données liées aux mobilités en 2019, ce qui pose question au vu des évolutions sociétales majeures et des choix de planification survenues depuis (modification des modalités de travail, amplitude horaires, télétravail, essor du vélo, SDRIF-E en 2024).

L'hypothèse faite dans le PDMIF d'une part modale constante des transports en communs en 2030 interpelle alors que le réseau de métro aura alors été considérablement étendu avec le réseau Grand Paris Express au moins partiellement mis en service.

### **La commission d'enquête recommande**

#### **Recommandation 1**

A l'instar de la suggestion faite par le maître d'ouvrage, d'ajouter dans la version finale du Plan des mobilités la carte et la liste des projets de transports 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.

### **Recommandation 2**

D'étudier la possibilité d'un élargissement des horaires de transports en commun (métro, RER) en particulier le week-end, période moins concernée par les travaux

### **Recommandation 3**

D'étendre l'accélération d'aménagement de portes palières sur les lignes de métro dans un souci de sécurité.

### **Recommandation 4**

En matière de pistes cyclables, 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 et favoriser ainsi le report modal sur ce mode de déplacement.

### **Recommandation 5**

De conserver une mesure prescriptive sur les stationnements vélos en voirie mais d'affiner les ratios et les secteurs d'applications selon les réalités territoriales.

### **Recommandation 6 :**

De mettre en place des actions permettant la généralisation de l'emport des vélos dans les transports en communs. Cela pourra passer par exemple par la multiplication des expérimentations et l'intensification des discussions avec les opérateurs pour que l'emport de vélo soit généralisé et rendu possible par diverses adaptations techniques sans pénaliser les autres usagers.

### **Recommandation 7 :**

De traiter le sujet de l'apaisement des autoroutes urbaines de façon spécifique en accélérant clairement la stratégie de leur transformation.

Pour cela la commission d'enquête invite le maître d'ouvrage à prendre en compte les études et travaux de l'Institut Paris Région concernant la transformation des autoroutes urbaines dès aujourd'hui.

### **Recommandation 8**

De rendre plus incitatives les mesures liées au covoiturage, envisagées dans l'action 5.1 et l'amplification de l'information aux collectivités, aux entreprises ou administrations et au public

### **Recommandation 9**

D'élargir le fonctionnement des TAD, en instaurant une circulation tous les jours de la semaine avec des plages horaires au-delà de 9 heures 30 - 16 heures.

### **Recommandation 10**

D'amplifier l'information sur les dispositifs d'autopartage existants à l'intention des acteurs économiques en prenant l'exemple les préconisations de la ville d'Antony.

### **Recommandation 11**

D'envisager, avant l'horizon 2030, pour développer l'utilisation multimodale, la création de voies réservées aux transports collectifs et au covoiturage et la mise en place d'expérimentations sur la régulation des vitesses sur certains axes, ceci dans un objectif de sécurité, de meilleure régulation du trafic et de bénéfices environnementaux (mesure 7.1.2).

D'instaurer un titre de transport unique pour l'ensemble des transports routiers et ferrés en Ile de France

**Recommandation 13**

D'établir une répartition détaillée des 622 millions du financement des opérations ciblées 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 y compris pour les réseaux cyclables

**Recommandation 14**

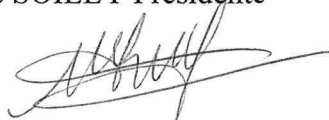
De faire évoluer le plan des mobilités en tenant compte des résultats de l'enquête et des avis des PPA

**En conclusion**, compte tenu de ce qui précède, la commission d'enquête, émet un **avis favorable** au projet d'élaboration du Plan des Mobilités d'Ile de France

Charenton le 9 mai 2025

LA COMMISSION D'ENQUETE

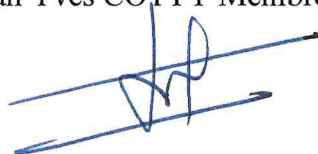
Nicole SOILLY Présidente



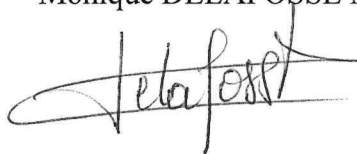
Jean Pierre CHAULET Membre



Jean Yves COTTY Membre



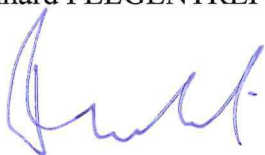
Monique DELAFOSSÉ Membre



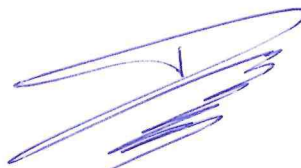
Annie LE FEUVRE Membre



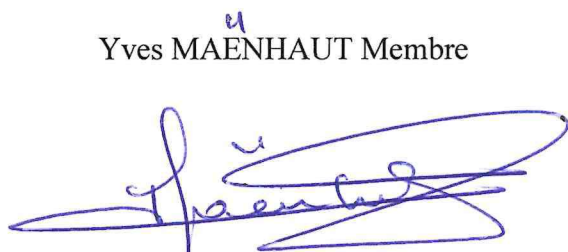
Reinhard FELGENTREFF Membre



Philippe ZELLER Membre



Yves MAENHAUT Membre



Brice Manuel CATALA Membre

