



Le plan des mobilités en Île-de-France



**Bilan 2010-2020 des politiques de
mobilité et évolution de la mobilité des
Franciliens**

**Vers un nouveau Plan des
mobilités en Île-de-France 2030**

Le Plan des mobilités, document cadre pour les politiques de mobilité en Île-de-France

L'élaboration d'un plan de mobilité couvrant l'ensemble du territoire régional est obligatoire en Île-de-France.

- ▶ **Objectif du plan : Répondre aux besoins de mobilité** des personnes et des biens, tout en préservant **l'environnement et la santé**, et en recherchant la cohérence et l'efficacité des politiques de mobilité
- ▶ **Contenu du plan :**
 - Il fixe les **principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement**, partout dans la région et pour tous les publics.
 - Il définit les **grandes orientations à décliner dans la planification des mobilités aux différentes échelles territoriales**, dont les plans locaux de mobilité (PLM) élaborés par les EPCI
- ▶ **Qui élabore et met en œuvre le plan ?**
 - **Île-de-France Mobilités** élabore le Plan des mobilités, puis en assure l'animation et l'évaluation.
 - **Le Conseil régional** arrête le projet de plan et le porte à la concertation puis l'approuve.
 - **La mise en œuvre du Plan repose sur l'ensemble des acteurs** en charge des transports collectifs, de la voirie, du stationnement, de l'aménagement, du transport de marchandises, etc. (**collectivités locales** en particulier)

Vers un nouveau Plan des mobilités en Île-de-France

Le Plan de déplacements urbains en vigueur

- ▶ Le plan en vigueur, dénommé « **Plan de déplacements urbains d'Île-de-France** » (PDUIF), a été approuvé en 2014.
- ▶ Le PDUIF a été complété par une feuille de route pour la période 2017-2020.
- ▶ Il a fait l'objet d'une évaluation détaillée de la mise en œuvre de ses actions et de l'atteinte de ses objectifs en 2021.

Un nouveau plan, dénommé « Plan des mobilités en Île-de-France 2030 », est en cours d'élaboration et sera porté prochainement à la concertation.



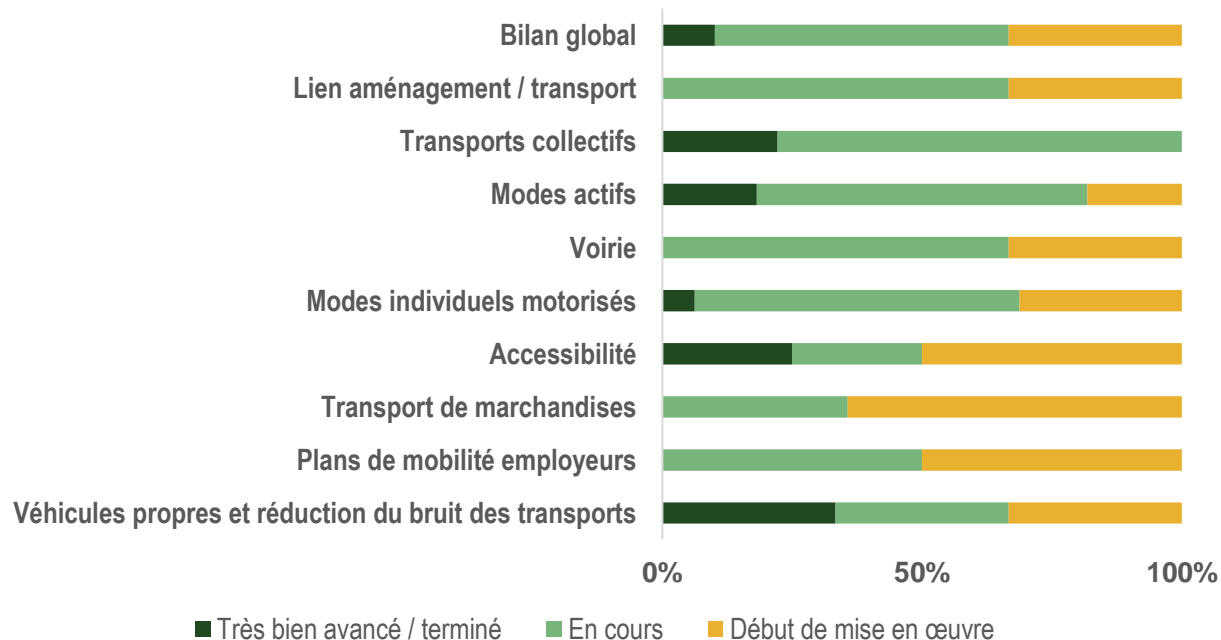
1.

Bilan du PDUIF 2010-2020 : Dix ans de politiques de mobilité en Île-de-France

Mise en œuvre des actions : un engagement fort de l'ensemble des acteurs

Fin 2021, les 2/3 des actions du PDUIF étaient bien engagées voire terminées.

- ▶ **Les actions les plus avancées (transports collectifs, vélo en fin de décennie)** ont concentré la quasi-totalité de l'action publique et bénéficient d'un pilotage clairement établi, de financements de la part de la Région ou d'Île-de-France Mobilités.
- ▶ **Les actions les moins avancées (accessibilité de la voirie, transport de marchandises)** ne sont pas toujours les plus coûteuses, mais sont souvent moins maîtrisées techniquement et/ou font peur par leur ampleur.



Dix ans de politiques de mobilité en Île-de-France

Transports collectifs : un effort d'amélioration sans précédent



+ 22% d'offre

+ 12% de fréquentation

Dix ans de politiques de mobilité en Île-de-France

Usage de la voiture : des pratiques plus durables encouragées



95 communes dotées d'un **stationnement payant sur 153** faisant l'objet d'une recommandation de la Feuille de route 2017-2020 du PDUIF.

13 % des voitures neuves immatriculées en 2021 sont **électriques ou hybrides** rechargeables (contre 1 % en 2010).

Dix ans de politiques de mobilité en Île-de-France

Vélo, marche... des modes actifs en plein essor, renforçant les enjeux d'accessibilité et de partage de la voirie



La marche : **1^{er} mode de déplacement** des Franciliens

Les déplacements à vélo ont doublé depuis 2010 :

1 million de déplacements par jour

Dix ans de politiques de mobilité en Île-de-France

Transports de marchandises : une organisation à repenser



5% des sites multimodaux identifiés dans le PDUIF comme à préserver en zone dense **ont perdu leur vocation logistique**

+ 28 % de fret fluvial et + 23 % de fret ferroviaire lié aux activités du BTP

2.

Bilan du PDUIF 2010-2020 : La mobilité des Franciliens

Quelques chiffres clés sur la mobilité des Franciliens

En 2019, chaque jour, un Francilien :

- ▶ Faisait en moyenne **3,7 déplacements**
- ▶ Parcourait **17 kilomètres**
 - 11 km pour les Parisiens
 - 22 km pour les habitants de grande couronne
- ▶ Passait **1h29** à se déplacer
 - **Un budget temps moyen identique selon le lieu de résidence**

En grande couronne, le budget temps des actifs venant travailler dans le cœur de l'Île-de-France très longs est compensé par celui des habitants restant dans leur bassin de vie

Valeurs relativement stables par rapport à 2010

Avec la crise sanitaire (automne 2021) :

- ▶ **9 % des Franciliens ne se déplaçaient pas du tout un jour donné contre 7 % en 2019**
 - tout particulièrement des actifs et des étudiants
- ▶ **La mobilité s'est pour partie recentrée autour du domicile conduisant à des budgets temps moyens réduits d'environ 10 minutes par jour.**

NB : la connaissance de la mobilité des Franciliens s'appuie sur l'Enquête globale transport 2019 (IDFM – OMNIL – DRIEAT) et l'Enquête sur la mobilité Covid-29 (automne 2021 – IDFM)

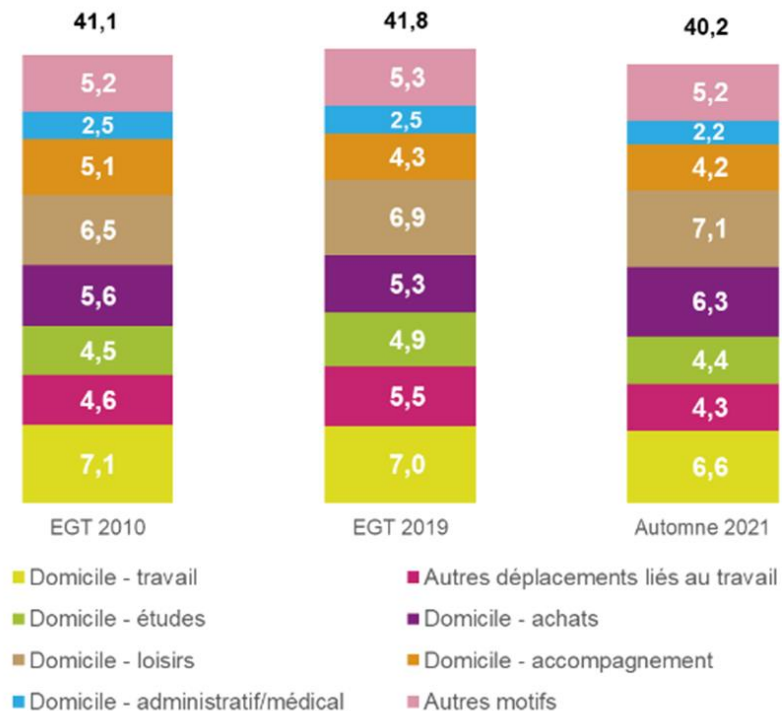
La mobilité fin 2021 ne peut toutefois être considérée comme la nouvelle situation de référence post crise sanitaire.

L'Enquête globale transport a repris en 2023 pour mesurer la mobilité qui a découlé de la crise sanitaire.

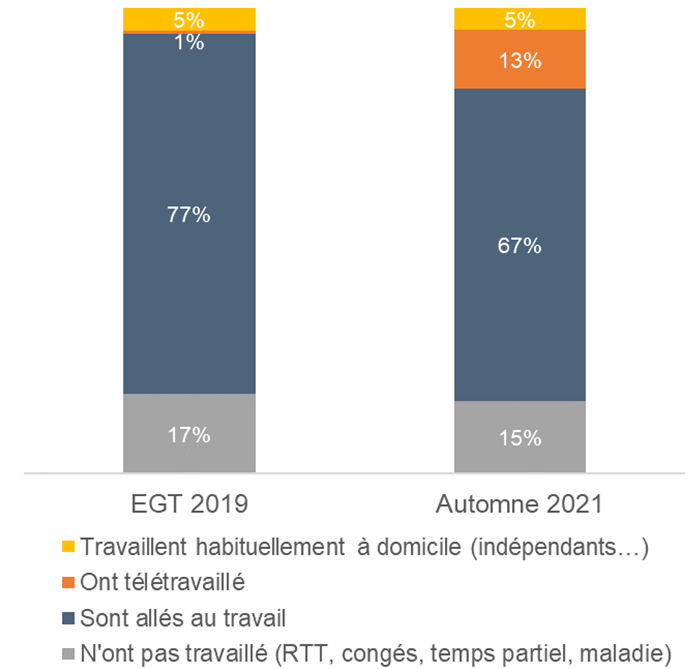
Un essor des motifs de déplacements d'ordre personnel avant la crise, impact du télétravail depuis

- ▶ Une baisse des déplacements en lien avec le travail, de plus longue portée, avec une variabilité selon les jours de la semaine
- ▶ Une augmentation des déplacements achats et loisirs, souvent de proximité (recentrage des activités autour du domicile)

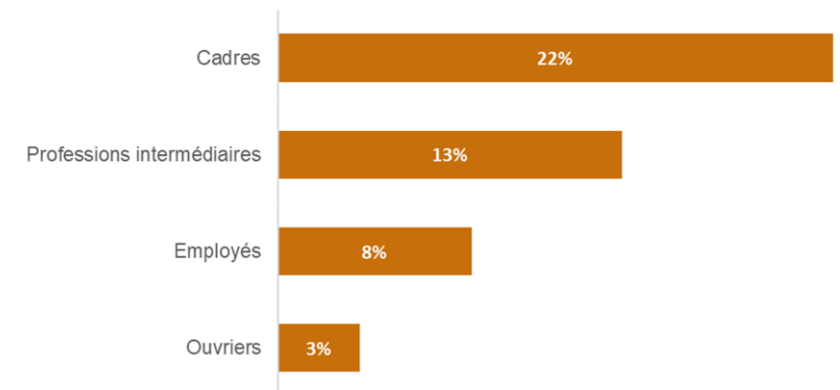
Déplacements quotidiens par motif (en millions)



Evolution d'actifs en télétravail un jour donné



Part des actifs en télétravail selon les catégories socio-professionnelles (automne 2021)



La géographie des déplacements des Franciliens

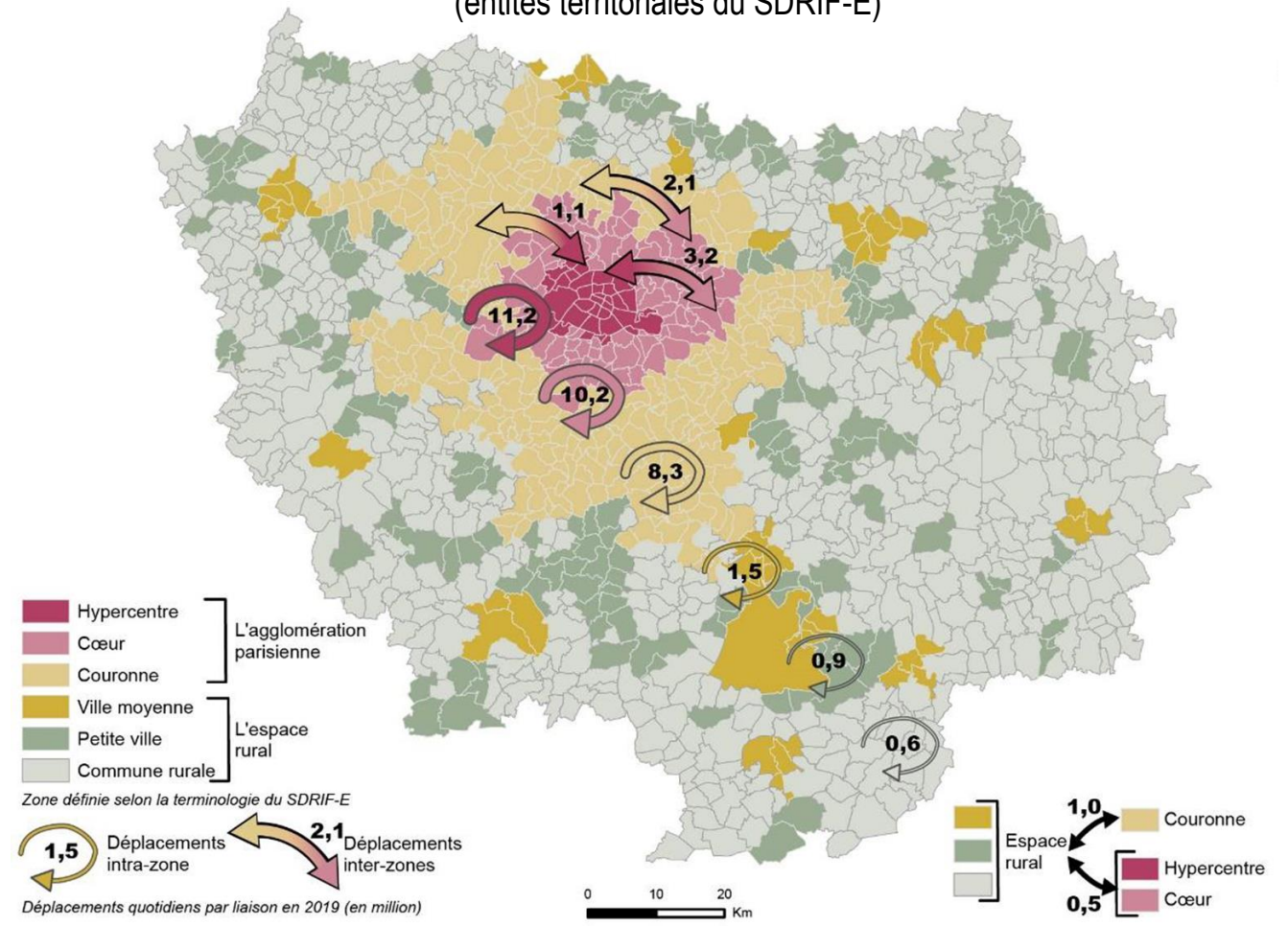
En 2019

- ▶ 80 % des déplacements se faisaient au sein de chaque entité territoriale.
 - dont une grande majorité dans l'agglomération
- ▶ Les déplacements entre les différentes couronnes et l'hypercentre ne représentaient qu'environ 10 % des déplacements quotidiens.
- ▶ Des déplacements en grande majorité de faible portée
 - 4,5 km en moyenne
 - 42 % faisaient moins de 1 km
 - 14 % seulement faisaient 10 km et plus

Avec la crise sanitaire (automne 2021)

- ▶ Plus de 60 % des déplacements se faisaient au sein de la commune de résidence.
 - Contre moins de 50% avant la crise

Répartition géographique des déplacements quotidiens par liaison en 2019 (entités territoriales du SDRIF-E)



Atteinte des objectifs de mobilité : évolution de l'usage des modes

➤ **Un volume quotidien de déplacements important mais affecté par le contexte démographique et la crise sanitaire**

- Ralentissement de la croissance démographique
- Télétravail

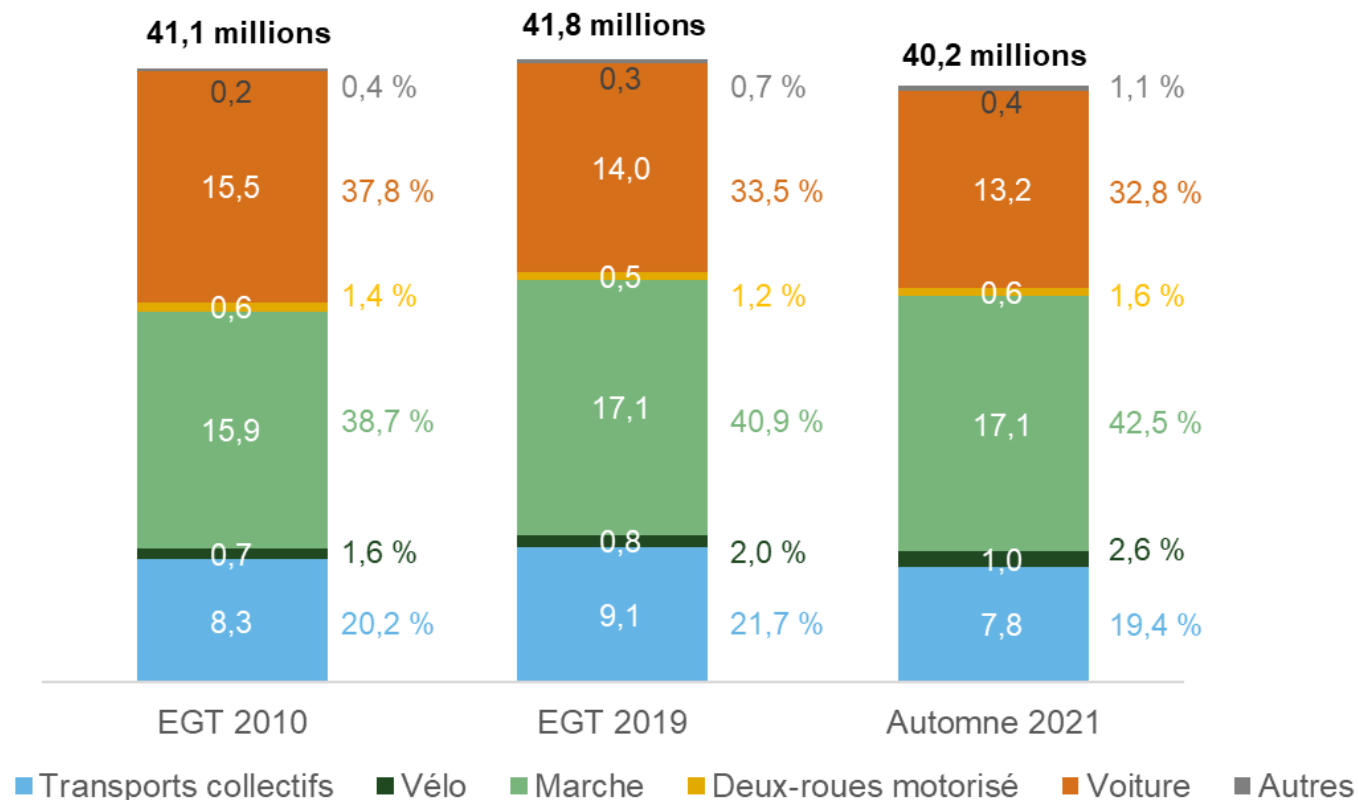
➤ **Une trajectoire d'évolution des modes en phase avec les objectifs jusqu'en 2019...**

- Croissance des transports collectifs et des modes actifs (marche et vélo)
- Forte diminution de l'usage de la voiture

➤ **mais bouleversée par la crise sanitaire**

- Diminution de l'usage des transports collectifs et de la voiture (en lien avec l'évolution des déplacements lié au travail)
- Essor du vélo

Déplacements quotidiens par mode, en nombre (millions) et en part modale (%)

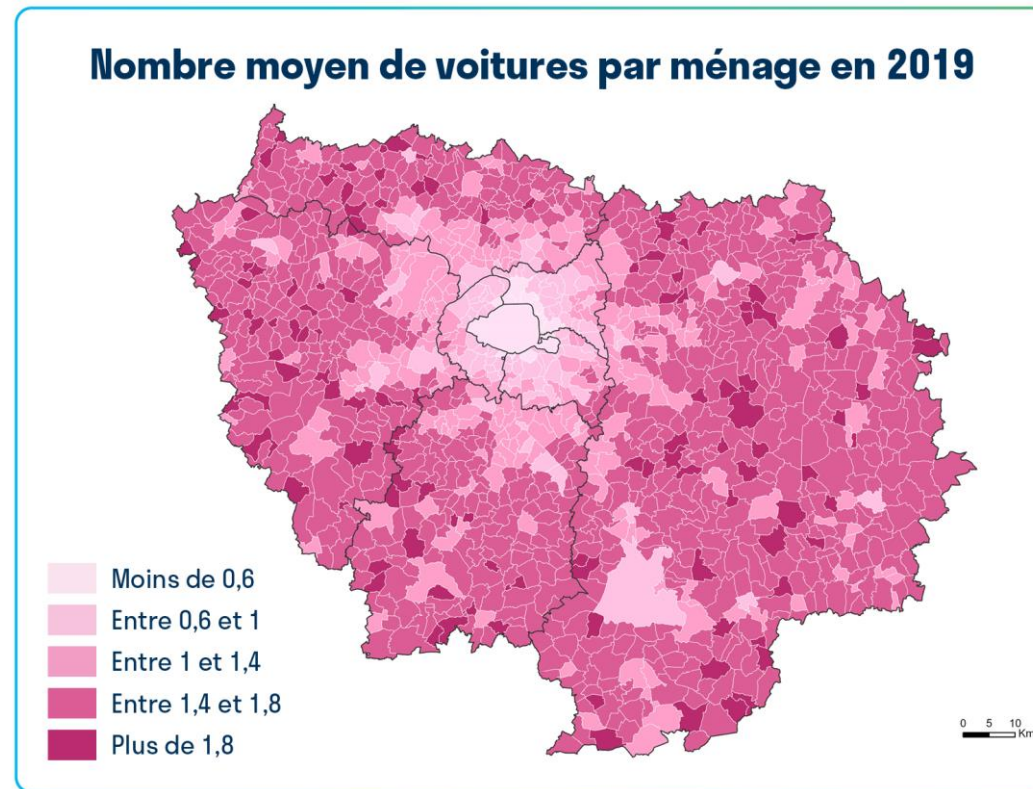


Usage de la voiture : des évolutions différenciées selon les territoires franciliens

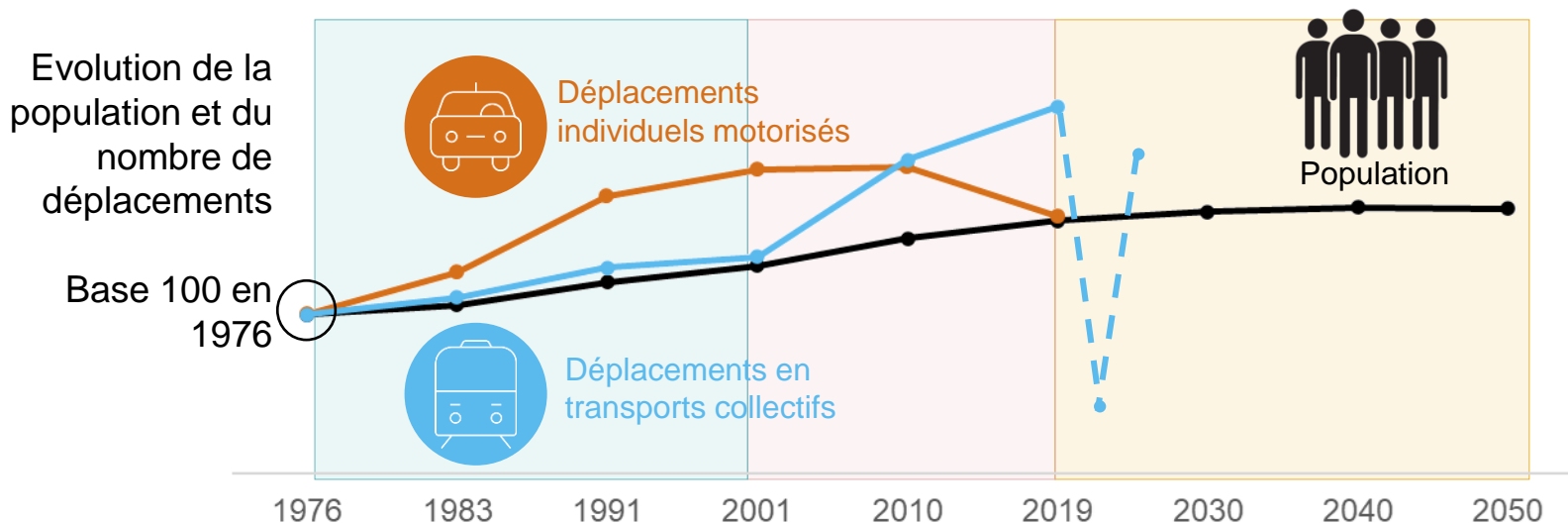
- Une tendance globale à la diminution de la motorisation, différenciée selon les territoires
- Dans le cœur d'agglomération :
 - Des conditions d'usages plus restrictives : congestion, ZFE, stationnement payant...
 - mais un rapport à la voiture qui évolue grâce au développement des solutions alternatives de mobilité

- Un mode incontournable dans de nombreux territoires en grande couronne

Dpt.	Nombre de voitures par ménage en 2019	Évolution 2010-2019
75	0,38	- 0,07 %
92	0,81	- 0,05 %
93	0,79	- 0,04 %
94	0,88	- 0,05 %
77	1,30	- 0,02 %
78	1,24	- 0,03 %
91	1,24	- 0,01 %
95	1,16	0,00 %



L'évolution de la mobilité s'observe sur le long terme



Jusqu'à la fin des années 90
 La **voiture connaît une croissance significative** (accès des femmes à l'automobile),
 et les transports collectifs une croissance modérée, en lien avec la démographie.

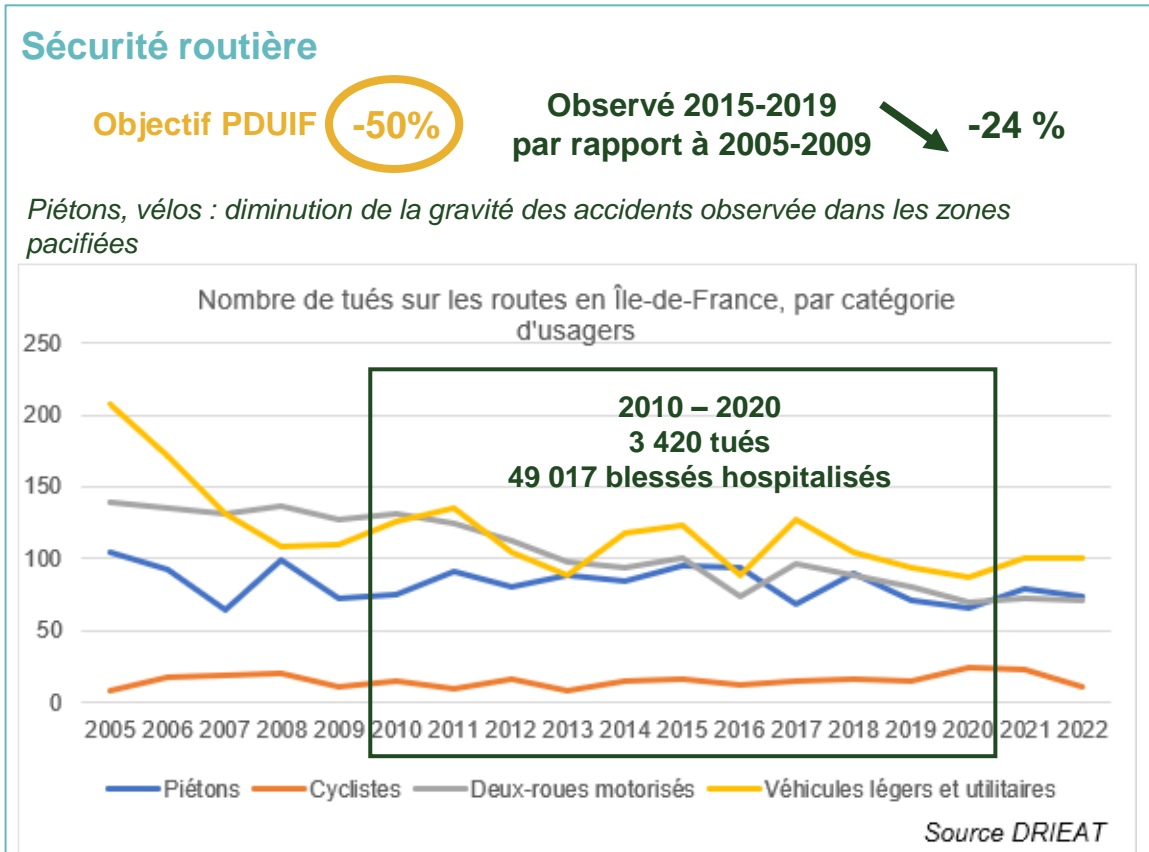
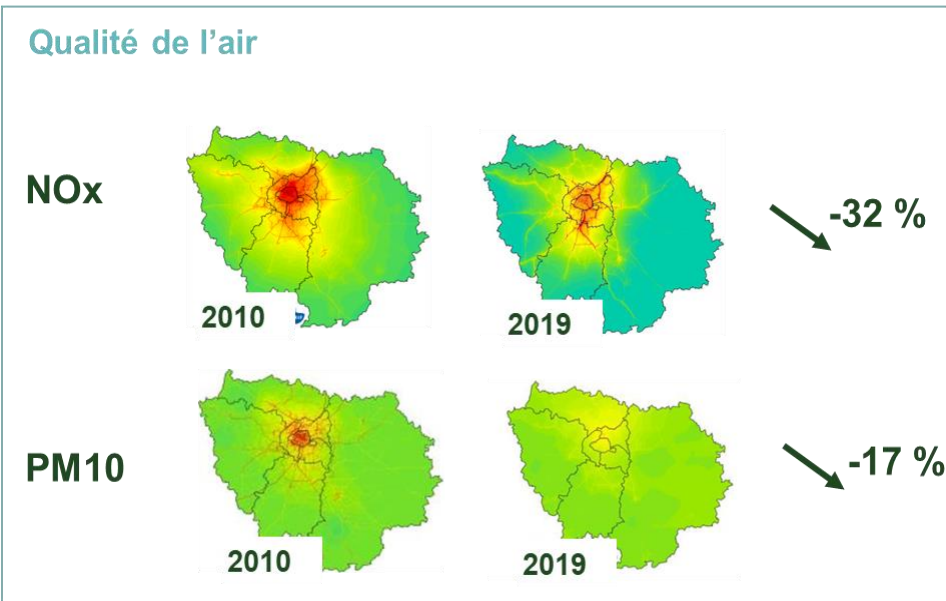
A partir des années 2000, un changement radical de paradigme s'opère, avec une **croissance forte des transports collectifs** qui répond au fort développement de l'offre et à l'amélioration de la qualité de service, en plus de l'effet démographique, au détriment de la voiture dont l'attractivité diminue du fait de politiques plus contraignantes sur son utilisation.

La crise sanitaire de 2020 a entraîné une **forte baisse de la mobilité**.

Dans le futur, la croissance démographique va décélérer et le vieillissement de la population s'accélérer.
 A cela s'ajoutent les changements de comportements hérités de la crise sanitaire : **essor du télétravail et des modes actifs**. La croissance des transports collectifs ne pourra plus s'appuyer sur la croissance démographique et devra s'appuyer sur le report modal.

Atteinte des objectifs environnementaux et sanitaires

► Une amélioration mais encore insuffisante



3.

Vers un nouveau Plan des mobilités en Île-de-France

Un plan indispensable pour faire face aux nouveaux défis de la mobilité

- ▶ **Un nouvel environnement socio-économique** : crise sanitaire, vieillissement de la population, évolutions technologiques
 - ▶ **Des enjeux environnementaux et sanitaires** de plus en plus prégnants
 - ▶ **Une optique « Vision zéro »** en termes de sécurité routière
 - ▶ **Des modes accessibles**, pour la mobilité devienne réellement un droit pour tous
- 
- ▶ **Réduire les émissions de gaz à effet de serre** liées aux déplacements de 25 à 30 % en 2030 par rapport à 2020 (hors effet crise sanitaire)
 - ▶ **Réduire les émissions de polluants atmosphériques** pour atteindre les seuils réglementaires à proportion de la responsabilité des déplacements en Île-de-France
 - ▶ **Réduire de moitié les tués et blessés graves** sur les routes et dans les rues d'Île-de-France par rapport à la décennie précédente

▶ **Seul un scénario ambitieux activant tous les leviers en termes de réduction du trafic routier (personnes et marchandises), grâce notamment au report vers les modes alternatifs à la voiture (transports collectifs, vélo, marche), et de transition énergétique des véhicules permettra d'atteindre les objectifs de réduction des émissions des gaz à effet de serre et de polluants.**

Les quatorze axes du projet de Plan des mobilités en Île-de-France



Développer les modes alternatifs
à la voiture solo



Partager la voirie et l'espace
public entre les modes

Agir sur la logistique

Faire évoluer les véhicules



Changer les comportements

1. Poursuivre le développement de **transports collectifs attractifs**
2. Placer le **piéton au cœur** des politiques de mobilité
3. Etablir une nouvelle **feuille de route pour l'accessibilité** de la chaîne de déplacements
4. Conforter la **dynamique** en faveur de l'usage du **vélo**
5. Développer les **usages partagés de la voiture**
6. Renforcer **l'intermodalité** et la **multimodalité**
7. Rendre **la route plus multimodale, sûre et durable**
8. **Mieux partager la voirie urbaine**
9. Adapter les **politiques de stationnement** aux contextes territoriaux
10. Soutenir une **activité logistique performante et durable**
11. Accélérer la **transition énergétique des parcs de véhicules**
12. Coordonner une politique publique partagée en matière de **mobilité solidaire**
13. Agir en faveur d'une **mobilité touristique plus durable**
14. Renforcer le **management de la mobilité** pour faire évoluer les comportements



Les leviers de mise en œuvre du Plan des mobilités en Île-de-France 2030

Enjeu

- ⇒ **s'assurer de la mise en œuvre effective du plan, qui repose sur une multitude d'acteurs, dans l'ensemble des territoires et dans la durée**
- ⇒ **permettre l'évolutivité du plan au fil de la décennie**

Les leviers

1. Inciter à la mise en œuvre effective des actions

- **Levier financier** : subventions Région, Île-de-France Mobilités, autres collectivités, Etat...
- **Levier juridique** : prescriptions, rapports de compatibilité entre planifications (documents d'urbanisme locaux, actes de gestion de la voirie et pouvoir de police de la circulation / du stationnement)

2. Décliner le plan dans les territoires grâce aux plans locaux de mobilité élaborés par les EPCI

- Un accompagnement resserré des démarches de plans locaux de mobilité

3. Soutenir la mise en œuvre des actions dans la durée

- Une animation au niveau régional pour mettre en relation les acteurs territoriaux
- Un dispositif de suivi et d'évaluation en continu

4. Piloter le Plan des mobilités en Île-de-France

- Un pilotage stratégique au niveau régional pour orienter les évolutions du plan





Le plan des mobilités en Île-de-France



Merci de votre attention !