

## Plan des Mobilités d'Île-de-France (PDMIF)

### **Avis de la Communauté d'agglomération Paris-Saclay sur le projet de plan des mobilités d'Île-de-France**

#### **Préambule**

Le présent avis est le résultat de l'analyse du projet de plan des mobilités d'Île-de-France effectuée par les services de l'agglomération Paris-Saclay synthétisée avec les contributions recueillies auprès des communes du territoire entre le 26 août et le 31 octobre 2024. Les remarques spécifiques émises par une commune sont indiquées.

Les remarques sont organisées selon la structure des fiche- actions du plan des mobilités.

#### **1. Poursuivre le développement de transports collectifs attractifs**

##### **1.1 Développer le réseau de mass transit et en conforter la fiabilité et la résilience**

###### **Mesure 1.1.1 : Mettre en service le Grand Paris Express et accompagner son déploiement**

Les possibles prolongements ou ajouts de stations ultérieurs ne sont pas précisés, le document renvoie au SDRIF-e pour plus de détails. Pour le territoire de Paris-Saclay, cela concerne en particulier le prolongement de la ligne 14 à Morangis (proche du territoire communautaire) et l'ajout d'une gare « Camille Claudel » à Palaiseau sur la ligne 18.

###### **Mesure 1.1.2 : Développer l'offre de mass transit avec la mise en service des autres grands projets d'infrastructure et de desserte**

Il n'est pas fait mention de la ligne de Train V (ex-RER C) entre Massy-Palaiseau et Versailles-Chantiers, liée à la mise en service du T12 en décembre 2023.

La création d'une gare au Pileu, sur la ligne V entre Massy-Palaiseau et Versailles-Chantiers, en cours d'étude par la SNCF avec objectif d'une réalisation avant 2030, devrait être inscrite.

###### **Mesure 1.1.3 : Investir pour améliorer la robustesse et la fiabilité du réseau**

Un point de vigilance doit être mis sur la mise en œuvre du schéma directeur du RER C et ses délais, en lien avec la dégradation constatée de la qualité de service sur cette ligne.

###### **Mesure 1.1.4 : Assurer la réalisation de l'offre et la qualité de service par un suivi renforcé des opérateurs**

*Pas de remarque*

###### **Mesure 1.1.5 : Poursuivre le renouvellement du matériel roulant ferré et métro**

Il est noté une absence de précision concernant le calendrier prévisionnel de mise en service des nouveaux matériels roulant du RER B (MI20) et du RER C (Z2N NG).

###### **Mesure 1.1.6 : Renforcer la résilience du réseau et son adaptation aux aléas climatiques**

*Pas de remarque*

**Mesure 1.1.7 : Œuvrer à la qualité de l'air dans les enceintes ferroviaires souterraines**

*Pas de remarque*

**Mesure 1.1.8 : Réduire l'exposition des Franciliens aux nuisances sonores des transports collectifs ferrés**

*Pas de remarque, le PPBE de l'agglomération Paris-Saclay étant exécutoire.*

**1.2 Améliorer la gestion des situations perturbées et des périodes de travaux dans le réseau de Mass Transit**

**Mesure 1.2.1 : Limiter l'impact des périodes de travaux sur les voyageurs**

Il serait pertinent de veiller à prévoir des emplacements de stationnement proche des zones de travaux pour les engins de chantier provenant de la route.

**Mesure 1.2.2 : Mieux gérer et minimiser l'impact des situations perturbées (incidents) sur le réseau de mass transit**

*Pas de remarque*

**1.3 Développer les réseaux de surface et en améliorer la performance**

**Mesure 1.3.1 : Poursuivre le développement des transports collectifs de surface en site propre**

Aucun projet listé n'a été listé sur le territoire de l'agglomération Paris-Saclay : manquent entre autres les projets de TCSP Massy-Les Ulis (PPA), TCSP RN20 (PPA), Massy-Les Champarts, TCSP Palaiseau, voies dédiées et stations multimodales sur RN118 et RN104 en lien avec les réflexions Cars Express).

Une étude pour la création d'une ligne de car express sur l'autoroute A6 avec station dédiée est demandée (**remarque de la ville de Chilly-Mazarin**).

La réalisation d'un TCSP sur la RN 20 projet qui devient urgent par rapport à l'urbanisation importante des communes qui se situent sur cet axe (**remarque de la ville de Ballainvilliers**).

Le projet de TCSP Massy-Les Champarts-RN20 permettant de connecter le pôle multimodal de Massy-Palaiseau à la RN20 – et indirectement à toutes les communes situées le long de cet axe structurant - ainsi qu'à Orly et l'ensemble des zones d'activité situées notamment à Wissous et Chilly-Mazarin (**remarque de la ville de Massy**).

**Mesure 1.3.2 : Adapter l'offre bus en fonction du développement du réseau de mass transit, du développement urbain et des besoins locaux**

Un parallèle doit être fait entre les développements de l'habitat prévus dans le cadre du Schéma régional de l'habitat et de l'hébergement (SRHH) et des PLH locaux et le développement de l'offre de transport. La mesure privilégie les développements à coût/km constants (difficulté technique et politique à supprimer une desserte, fut-elle faiblement fréquentée), plutôt que de privilégier des développements d'offre ambitieux et des expérimentations avec retours d'expérience à trois-cinq ans.

**Mesure 1.3.3 : Maintenir et, si possible, améliorer la performance des lignes de transports collectifs de surface en site propre**

*Pas de remarque*

**Mesure 1.3.4 : Améliorer la performance d'exploitation des bus par des mesures sur la voirie**

Les modalités d'association des territoires (communes/EPCI) aux aménagements à prévoir pour faciliter la mise en place de ces solutions de mobilité (tram, BHNS...) ne sont pas précisées. Le type d'aménagement à

prévoir n'est pas non plus précisé, en fonction des cas rencontrés. Le seuil de 300 bus/jour pose question, très peu d'axes atteignant cette fréquentation en Grande Couronne. Les modalités de financement des aménagements de voirie par IDFM (taux de financement, critères...) ou des locaux d'exploitation ne sont pas indiquées.

La production d'un guide, voire l'organisation de session de formation des techniciens aux aménagements en faveur des TC pourraient être des options pertinentes.

Concernant les périodes de travaux, le principe de compensation des impacts sur les lignes par le maître d'ouvrage aurait gagné à être plus clairement mentionné.

Les indicateurs de performance et leur suivi ne sont pas précisés.

Le principe de ne pas nuire à l'exploitation des lignes de bus lors de la mise en place d'aménagements cyclables devrait s'appliquer à l'ensemble des voiries (hors éventuelles zones de rencontre ou autres aménagements spécifiques), et non pas seulement dans les axes prioritaires. De plus, la définition de ces derniers doit s'inscrire dans une logique intercommunale afin de garantir des liaisons cohérentes entre les communes.

Enfin, les modalités de financement/subvention des aménagements de voirie à mettre en place pour améliorer la performance des lignes de bus sur les axes prioritaires ne sont pas non plus précisées.

Dans les zones à circulation multimodale dense, la complémentarité entre les modes de transport existants et à développer devra être étudiée avec attention (**remarque de la ville d'Orsay**).

Une évaluation des effets de la mise en place des Zones 30 sur l'exploitation des lignes de bus serait pertinente afin de mesurer leur impact dans la durée.

***Mesure 1.3.5 : Améliorer la qualité de service des réseaux de bus en assurant la réalisation de l'offre et un suivi renforcé des opérateurs***

Les modalités de transmission des informations concernant la qualité de service par IDFM aux collectivités ne sont pas indiquées. Il est important que la transmission des données de fréquentation des lignes aux territoires (communes et intercommunalités) soit renforcée, pour assurer un suivi plus efficace de l'exploitation des réseaux.

Il serait nécessaire d'ajouter le déploiement d'un plus large d'abribus équipés de bancs et d'éclairages, pour répondre aux aléas météorologiques et aux besoins de publics fragiles.

***Mesure 1.3.6 : Préserver les espaces nécessaires à la desserte bus dans les projets d'aménagement urbain***

Un accompagnement d'Île-de-France Mobilités auprès des communes dans l'élaboration des PLU (notamment concernant les OAP thématiques) permettrait une bonne prise en compte des enjeux régionaux de mobilité dans ceux-ci. S'agissant des emplacements réservés, il est nécessaire de rappeler que ceux-ci impliquent un droit de délaissement : leur définition doit donc s'envisager de manière concertée au cas par cas.

***Mesure 1.3.7 : Préserver les centres opérationnels bus existants, achever leur conversion énergétique et en créer de nouveaux***

Il est à noter que Paris-Saclay n'est pas identifié comme secteur en tension en matière de centres opérationnels bus (COB), en dépit des capacités limitées des infrastructures existantes et prévues. Pour rappel il n'est pas possible de réaliser de développement d'offre en l'absence de capacités de dépôt/entretien/maintenances suffisantes. De plus, il apparaît nécessaire de travailler en amont l'intégration

des projets de COB dans le tissu existant, notamment en envisageant des projets multiutilisateurs (implantation commune avec logements, développement économique...), au vu de la rareté du foncier.

*La mesure 1.3.8 concernant le matériel roulant bus ne figure plus dans le projet de PDMIF, il conviendrait de l'y réintégrer compte tenu des enjeux forts sur cette thématique.*

#### **1.4 Déployer un nouveau réseau de Cars Express pour relier les bassins de vie**

**Mesure 1.4.1 : Mettre à jour le label « Cars Express » avec de nouveaux critères**

*Pas de remarque*

**Mesure 1.4.2 : Créer de nouvelles lignes de Cars Express et renforcer le réseau existant**

Il sera nécessaire que les lignes de cars express (nouvelles ou transformées) proposent une fréquence de passage suffisante, ainsi que des rabattements efficaces *via* les lignes de transports urbains pour être efficaces. De plus, la question de l'aménagement de voies dédiées sur le réseau magistral doit s'envisager en priorité dans ce cadre, afin de garantir de bonnes performances d'exploitation de ces lignes.

#### **1.5 Renforcer l'offre de transport à la demande dans les territoires peu denses**

**Mesure 1.5.1 : Poursuivre le développement de services de Transport à la Demande (TàD)**

Il serait nécessaire d'insister sur l'accompagnement particulier à apporter aux publics fragiles très concernés par le TàD, ce mode de transport ne devant pas être réservé aux zones peu denses.

Un accompagnement des territoires demandeurs dans la conception et la mise en place de services de ce type serait également utile.

**Mesure 1.5.2 : Rendre l'offre de TàD plus fiable et plus visible**

*Pas de remarque*

**Mesure 1.5.3 : Renforcer et développer les offres de bus de soirée depuis certaines gares de grande couronne**

*Pas de remarque*

#### **1.6 Proposer une information voyageurs de qualité dans tous les transports collectifs**

**Mesure 1.6.1 : Couvrir tous les véhicules et les espaces de transport par de l'information voyageurs statique à jour et accessible à tous**

Il apparaît nécessaire de maintenir dans la durée une information voyageur au format papier, afin de couvrir les publics fragiles et/ou n'ayant pas accès aux formats numériques.

Il n'est pas précisé si l'harmonisation des supports papier d'information voyageur à l'échelle régionale implique l'harmonisation des plans de lignes selon les transporteurs, notamment dans le cadre de l'ouverture des réseaux de bus à la concurrence.

**Mesure 1.6.2 : Fournir une information voyageurs dynamique (sur écran et dans les médias numériques) en temps réel, fiable et facilement accessible**

Il serait pertinent que les sites/applications d'Île-de-France Mobilités reprennent et regroupent la totalité de l'information voyageur aujourd'hui dispersée entre différents médias et réseaux sociaux, pour plus de lisibilité. Par ailleurs, l'ajout du taux d'occupation en temps réel des véhicules (déjà déployée dans certains réseaux) constituerait un gain véritable pour les usagers, et permettrait de limiter la surcharge de certaines lignes en répartissant mieux les flux.

**Mesure 1.6.3 : Fournir une information voyageurs claire et fiable sur les périodes de travaux et les situations perturbées**

*Pas de remarque*

**Mesure 1.6.4 : Donner plus de visibilité aux lignes de bus en Île-de-France**

Le document ne mentionne pas de calendrier précis indiqué pour la mise en place de la nouvelle numérotation, en particulier en grande couronne. L'horizon de la décennie 2030 paraît très lointain, surtout pour les réseaux ouverts à la concurrence et donc restructurés en premier.

**1.7 Améliorer la sûreté dans les transports en commun**

**Mesure 1.7.1 : Renforcer les équipes de sûreté sur le réseau et mieux coordonner leur intervention**

*Pas de remarque*

**Mesure 1.7.2 : Consolider le continuum de sécurité**

*Pas de remarque*

**Mesure 1.7.3 : Poursuivre le déploiement des dispositifs de vidéoprotection et aménager les espaces de transport pour renforcer le sentiment de sécurité**

Point de vigilance sur la compatibilité entre la nécessité d'un éclairage sécurisant aux abords des gares et les mesures d'extinction nocturne pratiquées par certaines communes : nécessaire articulation à prévoir avec les horaires des derniers trains/trams.

Renforcer la coordination entre les dispositifs de vidéoprotection déployés dans les gares et ceux présents dans l'espace public aux alentours pour éviter toute rupture de couverture.

Envisager une présence d'IDFM aux Conseils Locaux de Sécurité et de Prévention.

**Mesure 1.7.4 : Renforcer la lutte contre les incivilités et les violences sexuelles et sexistes dans les transports en commun**

*Pas de remarque*

**1.8 Poursuivre la modernisation de la billettique et de la tarification francilienne**

**Mesure 1.8.1 : Proposer une gamme tarifaire adaptée aux besoins de chaque voyageur**

Il est impensable de poursuivre une tarification spécifique pour les gares dans les aéroports comme celui d'Orly. Celle-ci sera prochainement un lieu de connexion entre les deux lignes de métro 14 et 18. Une personne sans Pass Navigo qui souhaite se rendre dans une station du métro ligne 14 depuis la future gare Antony pole -Wissous devrait par exemple s'acquitter d'un billet à 13€ au seul titre qu'elle transite par la gare de l'aéroport d'Orly (**remarque de la ville de Wissous**).

**Mesure 1.8.2 : Généraliser les supports télébillettiques et la dématérialisation des titres de transport**

Maintenir la possibilité d'achat de titres de transport sur support physique, à destination des publics fragiles et/ou non accoutumés à l'usage de supports numériques.

**Mesure 1.8.3 : Développer le paiement à l'usage pour les voyageurs occasionnels**

Assurer une communication efficace sur ce dispositif auprès des territoires, le public visé étant assez large.

## **1.9 Assurer le suivi des expérimentations de véhicules autonomes collectifs**

### ***Mesure 1.9.1 : Créer une instance de suivi et de capitalisation autour de la mobilité autonome à usage collectif***

Le calendrier de mise en place de cette instance n'est pas précisé. De plus, le rôle de cette dernière reste flou et ne semble pas constituer une vraie gouvernance sur le sujet des mobilités autonomes collectives.

## **2. Placer le piéton au cœur des politiques de mobilité**

### **2.1 Planifier l'amélioration de la mobilité piétonne**

#### ***Mesure 2.1.1 : Établir des plans pour la mobilité piétonne à l'échelle des EPCI***

Le portage technique de ces actions va nécessiter des études et travaux dans les différents échelons communaux et intercommunaux en fonction de l'exercice de la compétence voirie. Dès lors, réaliser les actions envisagées va nécessiter un portage financier probablement conséquent pour le bloc local. Pour garantir le succès de ces actions, il conviendrait d'envisager un accompagnement des territoires à minima en études et si possible en travaux. En effet, tel que les fiches le présente, aucun financement État/Région ne semblerait pour l'instant fléché sur ces actions. Là encore, il paraît également nécessaire de moduler les mesures réglementaires à mettre en place selon les situations.

#### ***Mesure 2.1.2 : Systématiser la prise en compte de la mobilité piétonne dans les projets de voirie et d'aménagement***

*Pas de remarque*

#### ***Mesure 2.1.3 : Prendre les mesures d'urbanisme nécessaires pour densifier le maillage piétonnier***

Il serait pertinent que le document insiste sur la nécessaire concertation avec les communes, maîtres d'ouvrage, au besoin en l'inscrivant dans le titre de cette mesure (**demande de la ville d'Igny**).

### **3. Fixer une nouvelle feuille de route pour l'accessibilité de la chaîne de déplacements**

#### **3.1 Poursuivre la mise en accessibilité du réseau de transports collectifs**

##### ***Mesure 3.1.1 : Achever la mise en accessibilité des gares prioritaires inscrites au SD'AP***

Le document ne mentionne pas les mesures qui pourront être mises en place concernant les gares non inscrites actuellement comme prioritaires.

##### ***Mesure 3.1.2 : Achever la mise en accessibilité des lignes de bus inscrites au SD'AP***

Les délais et le phasage de la mise en accessibilité de l'ensemble des points d'arrêt des lignes inscrites au SD'AP routier ne sont pas précisés. Manque également la liste des lignes concernées. Les obligations par communes ne sont pas non plus clarifiées.

De manière générale, il apparaît indispensable qu'Île-de-France Mobilités poursuive et pérennise son accompagnement financier des opérations de mise aux normes des lignes de bus.

Le changement de matériel roulant peut avoir des conséquences sur l'accessibilité des arrêts de bus (hauteur des trottoirs). Les travaux d'adaptation à mener devraient donc être communiqués bien en amont (**remarque de la ville de Wissous**).

##### ***Mesure 3.1.3 : Améliorer l'accessibilité du métro***

*Pas de remarque*

##### ***Mesure 3.1.4 : Offrir un accueil et un accompagnement adaptés à chacun en gare et en station***

*Pas de remarque*

##### ***Mesure 3.1.5 : Renforcer l'information voyageurs à destination des personnes en situation de handicap***

*Pas de remarque*

##### ***Mesure 3.1.6 : Assurer la continuité de l'accessibilité des réseaux de transport à tout moment***

*Pas de remarque*

##### ***Mesure 3.1.7 : Organiser des services de transport dédiés***

*Pas de remarque*

#### **3.2 Accélérer la mise en accessibilité de la voirie en agglomération**

##### ***Mesure 3.2.1 : Rendre la voirie accessible à l'occasion de travaux***

*Pas de remarque*

##### ***Mesure 3.2.2 : Élaborer et mettre en œuvre des Plans de Mise en Accessibilité de la Voirie et de l'Espace public (PAVE)***

Le portage de ces actions va nécessiter des études et travaux dans les différents échelons communaux et intercommunaux en fonction de l'exercice de la compétence voirie. Dès lors, réaliser les actions envisagées va nécessiter un portage financier probablement conséquent pour le bloc local. Pour garantir le succès de ces actions, d'envisager un accompagnement des territoires à minima en études et si possible en travaux. En effet, tel que les fiches le présente, aucun financement État/Région ne semblerait pour l'instant fléché sur ces actions.

**Mesure 3.2.3 : Réaliser les diagnostics de l'état d'accessibilité de la voirie autour des gares et des points d'arrêt prioritaires et les faire connaître**

*Pas de remarque*

**Mesure 3.2.4 : Assurer la continuité de l'accessibilité de la voirie et des espaces publics à tout moment**

*Pas de remarque*

#### **4. Conforter la dynamique en faveur de l'usage du vélo**

##### **4.1 Développer les infrastructures cyclables**

###### **Objectifs :**

Les nuisances sonores représentent des conséquences anecdotiques des travaux d'aménagement des réseaux cyclables. Il conviendrait de mettre davantage l'accent sur la mise en place de déviations piétonnes et cyclables.

De manière générale, il serait pertinent de prévoir une certaine souplesse dans la mise en place de mesures réglementaires liées aux aménagements cyclables, afin d'adapter les documents d'urbanisme aux contextes locaux.

###### **Mesure 4.1.1 : Créer un réseau cyclable structurant régional**

La reprise des itinéraires cyclables structurants dans les documents d'urbanisme (PLU) a un impact potentiel non neutre sur ces derniers (emplacements réservés, plans...). De plus, le document ne prévoit pas de financement régional pour l'aménagement de ces itinéraires, notamment dans le cas du réseau Vélo Île-de-France (VIF). S'agissant d'un réseau à haut niveau de service visant à encourager le report modal au même titre que les TC, une participation financière d'IDFM à l'entretien de ce réseau pourrait permettre de maintenir le niveau de service de cet axe.

###### **Mesure 4.1.2 : Mettre en œuvre des itinéraires cyclables majeurs en complément du réseau structurant**

La reprise des itinéraires cyclables majeurs complémentaires dans les documents d'urbanisme (PLU) a un impact potentiel non neutre sur ces derniers (emplacements réservés, plans...). La possibilité de réaliser des itinéraires cyclables complémentaires selon les mêmes caractéristiques que le réseau structurant vélo régional doit être évaluée à l'aune des contraintes en matière d'emprise, comme les espaces agricoles en zone rurale le long des routes départementales.

###### **Mesure 4.1.3 : Aménager des itinéraires cyclables à l'échelle locale**

*Pas de remarque*

##### **4.2 Accroître et sécuriser l'offre de stationnement vélo**

###### **Mesure 4.2.1 : Définir une politique de stationnement vélo globale**

*Pas de remarque*

###### **Mesure 4.2.2 : Développer le stationnement vélo dans les gares et les stations de transports en commun**

Il est nécessaire que le déploiement d'offre en stationnement sécurisé pour les vélos concerne aussi bien les gares routières et importants nœuds de correspondances entre lignes de bus, que les gares ou stations de métro/tramway.

###### **Mesure 4.2.3 : Développer le stationnement vélo sur voirie**

Les objectifs de stationnement vélo en voirie sont trop ambitieux et potentiellement trop uniformes (pas de distinction entre quartiers de fonctions, de densités différentes). La coordination de cette mesure à l'échelle d'un PLM pourrait être rendue difficile par les différences de mode de gestion de la voirie selon les communes.

Par ailleurs, les zones d'emplois ne sont pas mentionnées. Le rôle des entreprises dans l'aménagement des stationnements vélo devrait être précisé. Un point d'attention devrait être porté sur les bâtiments en milieu urbain sans réserve de capacité à l'intérieur.

Au niveau des cartographies p.211 et 212, la carte associée à la prescription ne permet pas de situer précisément les EPCI rendant difficile la localisation des territoires et les communes concernées.

**Mesure 4.2.4 : Intégrer dans les PLU(i) des normes minimales de stationnement vélo dans les constructions neuves et dans les projets de modification du bâti existant**

Les normes prescrites sont uniformes et ne tiennent pas compte des différentiels de fonction, de densité, etc. existant entre les mêmes quartiers d'une ville, par exemple, ni de la taille des poches de stationnement considérées. Dans certains cas, cela peut aboutir à une capacité disproportionnée par rapport aux besoins réels des résidents.

Concernant les constructions neuves, il serait pertinent de prévoir des dispositifs de mutualisation des capacités de stationnement au sein d'opérations d'aménagement, par exemple.

**Mesure 4.2.5 : Favoriser l'installation de stationnement vélo dans le bâti résidentiel existant**

Dans certains cas, selon l'âge des constructions et/ou leur configuration, il peut s'avérer difficile d'aménager des espaces sécurisés pour le stationnement des vélos. Des solutions de mutualisation ou d'optimisation d'espace existant pourraient permettre de répondre à ces problématiques, pour peu qu'existent des pistes de financement/subvention de ces actions.

### 4.3 Promouvoir l'utilisation du vélo et développer les services associés

**Mesure 4.3.1 : Créer des Maisons du Vélo et soutenir les services pour les cyclistes**

Encourager les initiatives publiques et privées en la matière.

**Mesure 4.3.2 : Étendre le service de location longue durée Véligo Location et les dispositifs d'aide à l'achat**  
*Pas de remarque*

**Mesure 4.3.3 : Encourager l'accès au vélo via les services de location courte durée**

Il serait pertinent de prévoir un cadrage des solutions de location de vélo en *free-floating* afin d'éviter le phénomène de vampirisation de l'espace public par les matériels abandonnés. La piste des espaces de dépose obligatoires sous peine de sanction financière de l'utilisateur mériterait d'être creusée et reproduite.

En bonne intelligence entre la collectivité et l'opérateur, l'installation de stations devrait par ailleurs prioritairement se faire moyennant redevance (même symbolique).

**Mesure 4.3.4 : Intégrer la mobilité vélo dans les médias d'Île-de-France Mobilités**

*Pas de remarque*

**Mesure 4.3.5 : Élargir la pratique du vélo à tous les publics**

*Pas de remarque*

**Remarque complémentaire :** il conviendrait de mieux harmoniser les règles concernant l'emport des vélos dans les transports en commun, pour davantage de lisibilité et d'efficacité de l'intermodalité.

## 5. Développer les usages partagés de la voiture

### 5.1 Faire du covoiturage une véritable alternative de mobilité durable en Île-de-France

**Mesure 5.1.1 : Créer des infrastructures sur le réseau routier pour rendre attractive la pratique du covoiturage**

*Pas de remarque*

**Mesure 5.1.2 : Expérimenter et mettre en œuvre des lignes de covoiturage**

Il n'est pas fait mention de possible délégation de compétence au niveau local, il pourrait être pertinent de laisser aux EPCI/Conseils départementaux l'opportunité d'enrichir les dispositifs régionaux au niveau départementaux et intercommunaux.

**Mesure 5.1.3 : Encourager les trajets en covoiturage planifié grâce à une meilleure intégration sur l'application Île-de-France Mobilités et des avantages tarifaires pour les covoitureurs**

*Pas de remarque*

**Mesure 5.1.4 : Mettre en place des solutions de covoiturage à l'échelle d'un site ou d'un pôle d'emplois**

L'articulation de ces dispositifs « locaux » avec le nouveau système régional pourrait être précisée, notamment l'éligibilité aux aides.

### 5.2 Renforcer les dispositifs d'autopartage

**Mesure 5.2.1 : Garantir la qualité de l'offre d'autopartage sur tout le territoire grâce au label « Île-de-France Autopartage »**

*Pas de remarque*

**Mesure 5.2.2 : Poursuivre le développement de solutions d'autopartage adaptées aux besoins des territoires**

Le document ne met pas suffisamment l'accent sur la nécessité de développer fortement l'autopartage dans les territoires où l'usage de la voiture individuelle est élevé. Il serait ainsi pertinent d'ajouter des éléments concernant la planification de ce type de service de manière conjointe par IDFM et les territoires concernés, ainsi que les potentielles subventions. La question de l'autopartage dans les logements collectifs mériterait également d'être creusée.

**Mesure 5.2.3 : Donner plus de visibilité et de lisibilité à l'autopartage**

*Pas de remarque*

**Mesure 5.2.4 : Promouvoir des offres d'autopartage au sein des entreprises, administrations, zones d'emplois, copropriétés et quartiers**

Il serait pertinent de corréliser les réflexions avec le management de la mobilité, en insistant sur le rôle à jouer des EPCI.

Par ailleurs, il faut rappeler que la fiscalité existante sur la réalisation d'aires de stationnement (double taxe) handicape fortement la création de places de covoiturage par les acteurs privés ou publics.

## 6. Favoriser l'intermodalité et la multimodalité

### 6.1 Aménager les pôles d'échanges multimodaux, lieux pour une intermodalité renforcée

De manière globale, il serait utile d'introduire une hiérarchisation des PEM selon leurs niveau de service, les modes qui les desservent, leur localisation ou encore leur niveau de priorité.

De plus, il est important de rappeler la dimension partenariale des PEM dans leur conception, leur réalisation et leur gestion, au plan financier et opérationnel. Dans ce cadre, le rôle porteur joué par les collectivités locales (communes et intercommunalités) devrait être souligné.

#### ***Mesure 6.1.1 : Aménager les pôles nécessitant une intervention sur le patrimoine ferroviaire et les correspondances entre le Grand Paris Express et les pôles existants***

**(Remarque de la ville de Massy)** La prise en compte du Pôle Massy-Palaiseau comme un pôle majeur pour l'ensemble du sud francilien, qui sera encore renforcé à l'arrivée de la ligne 18 du Grand Paris Express impliquera :

- la réouverture de la passerelle historique pour la mise en service de la ligne 18 en 2026. En l'absence de ce deuxième lien, les études de flux réalisées mettent en évidence un risque majeur pour le fonctionnement du pôle en situation perturbée pouvant aboutir à la fermeture de l'accès au RER B, selon l'analyse de la RATP. Au-delà de ce risque majeur, la réouverture de ce lien est nécessaire pour assurer un confort d'usage convenable à tous les usagers, notamment aux usagers du T12 en correspondance.
- la définition d'un dispositif collectif durable pour la gestion unifiée et la pérennité de l'ensemble des ouvrages de ce pôle majeur.

**(Remarque de la ville de Wissous)** Wissous étant au croisé d'infrastructures de transport importantes (A6, A10, ORLYVAL, RER C..) et avec une disponibilité foncière importante, elle peut légitimement y voir un pôle multimodal à proximité de la future gare de l'Orlyval. Ce projet, s'il voit le jour, doit se réaliser dans la préservation de la biodiversité et en limitant l'artificialisation des sols.

#### ***Mesure 6.1.2 : 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***

Il conviendrait d'ajouter les aménageurs dans la liste des acteurs impliqués, dans le cas où le PEM se situe dans le périmètre d'une ZAC. De plus, il serait utile de préciser dans quel périmètre s'applique la prise en charge financière à 70% des aménagements et équipements d'intermodalité par IDFM.

#### ***Mesure 6.1.3 : Aménager des correspondances de qualité entre modes ferrés et modes de surface, transformer les gares routières en éco-stations bus***

Il serait pertinent d'intégrer au document le listing des gares routières potentiellement concernées par une transformation en ESB.

#### ***Mesure 6.1.4 : Assurer une offre de stationnement vélo autour des pôles et créer des itinéraires cyclables de rabattement***

Il serait utile de préciser les modalités de prise en charge financière des stationnements par IDFM (totale ou partielle).

**Mesure 6.1.5 : Développer le réseau de Parkings Relais (P+R) Île-de-France Mobilités et organiser le stationnement automobile en lien avec les besoins de chaque pôle**

Le niveau de prise en charge financière par Île-de-France Mobilités mériterait d'être relevé au regard de la lourdeur des exigences réglementaires imposées par la labellisation P+R.

Les parkings-relais sont essentiels et doivent proposer des tarifs raisonnables pour permettre aux franciliens d'intégrer ce mode de fonctionnement dans leur quotidien (**remarque de la ville de Saclay**).

**Mesure 6.1.6 : Faire des gares de véritables lieux de vie accueillants, à la croisée du transport et des services aux voyageurs du quotidien**

Il serait pertinent de prévoir une organisation/tarifification du stationnement proche des pôles permettant l'accueil de services du quotidien au sein des gares (**remarque de la ville de Gif-sur-Yvette**).

Renforcer par ailleurs les dispositifs d'accompagnement des territoires dans la mutation des friches ferroviaires.

## **6.2 Créer des pôles d'échanges multimodaux routiers (PEMR)**

**Mesure 6.2.1 : Structurer un ensemble de pôles d'échanges multimodaux routiers aux abords des axes structurants du réseau routier**

Il serait pertinent d'ajouter une liste des PEMR pressentis en complément de la carte indiquée dans le document.

**Mesure 6.2.2 : Déployer des équipements d'intermodalité et des services de qualité et adaptés à la situation de chaque pôle d'échanges multimodal routier**

*Pas de remarque*

## **6.3 Faciliter l'accès aux services de mobilité par le développement de la mobilité servicielle**

**Mesure 6.3.1 : Déployer une application de référence pour un parcours usagers sans couture**

Il pourrait être pertinent, à terme, d'intégrer également la localisation voire la disponibilité en places de parking de rabattement non labellisés P+R. Il serait également utile d'intégrer les services de location de trottinettes ou de vélos autres que Vélib.

**Mesure 6.3.2 : Organiser le partage de données, d'informations et de services entre l'autorité organisatrice et les opérateurs de mobilités, au service de l'usager**

*Pas de remarque*

Il serait pertinent d'étudier la mise en place de zones VTC pour les dessertes de dernier kilomètre, au cas par cas (**remarque de la ville d'Orsay**).

## **7. Rendre la route plus multimodale, sûre et durable**

### **7.1 Hiérarchiser et aménager le réseau routier francilien pour une route plus multimodale, sûre et durable**

#### ***Mesure 7.1.1 : La hiérarchisation du réseau routier francilien et son évolution au fil du plan***

Il serait pertinent de permettre aux EPCI, dans le cadre des PLM de hiérarchiser localement le réseau routier d'en définir/compléter les règles d'usage sur la base des modalités préconisées par le Plan Mob IDF pour chaque type d'axe. Il conviendrait également de ne pas limiter le développement des transports en commun aux axes structurants (selon la définition fournie dans le document). En effet, certains axes dits « locaux » soutiennent aussi une offre bus structurante. Il serait pertinent d'inciter à une réversibilité des aménagements qui permettrait de garantir l'évolutivité du réseau.

#### ***Mesure 7.1.2 : Maintenir la fonction d'écoulement des flux du réseau magistral tout en y développant la multimodalité***

*Pas de remarque*

#### ***Mesure 7.1.3 : Aménager le réseau structurant hors agglomération pour assurer la sécurité routière et faciliter les liaisons en modes actifs et en transports collectifs***

*Pas de remarque*

#### ***Mesure 7.1.4 : Aménager le réseau local hors agglomération***

*Pas de remarque*

### **7.2 Améliorer la sécurité routière**

#### ***Mesure 7.2.1 : Assurer le suivi de l'accidentalité routière***

*Pas de remarque*

#### ***Mesure 7.2.2 : Réduire les vitesses et aménager la voirie pour réduire le nombre et la gravité des accidents***

Il serait pertinent que les opérations de sécurisation de la voirie/d'abaissement de vitesse soient prises en lien avec Île-de-France Mobilités et les opérateurs concernés, afin de mesurer leurs effets sur l'exploitation des lignes impactées.

#### ***Mesure 7.2.3 : Poursuivre les actions de formation et de sensibilisation à la sécurité routière***

*Pas de remarque*

#### ***Mesure 7.2.4 : Améliorer la sécurisation des passages à niveau, notamment pour les cyclistes, piétons et transports scolaires***

Il conviendrait de préciser quel est le phasage prévisionnel de travaux pour les passages à niveaux ne figurant pas dans le programme national de sécurisation. À noter qu'aucun passage à niveau situé au sein du territoire communautaire de Paris-Saclay n'y figure.

#### ***Mesure 7.2.5 : Réduire les angles morts pour les cars et les bus***

*Pas de remarque*

### **7.3 Mettre en œuvre des voies réservées multimodales sur le réseau magistral**

#### ***Mesure 7.3.1 : Créer des voies réservées aux véhicules à deux personnes ou plus sur le réseau magistral (transports collectifs, taxis et covoiturage)***

Le calendrier de publication du Schéma Directeur des Voies Réservées (SDVR) pourrait être précisé, sachant que ce document doit définir les axes concernés, les financements prévus et le calendrier de réalisation. Il est à noter que plusieurs axes sont potentiellement concernés au sein du territoire communautaire de Paris-Saclay (N118, A10...).

**Mesure 7.3.2 : Assurer le contrôle de l'usage des voies réservées pour garantir leur efficacité**

Les conditions de délégation du contrôle de l'usage des voies réservées aux polices municipales ou aux EPCI devraient être précisées. De même il serait utile que le document mentionne les potentiels financements/subventions proposés dans ce cadre.

**7.4 Améliorer la qualité de service pour tous les modes sur le réseau routier**

**Mesure 7.4.1 : Investir ponctuellement pour augmenter la capacité de certains axes devant écouler un fort trafic ou accompagner le développement urbain**

Le projet de diffuseur sur l'autoroute A6 au niveau de Wissous/Chilly-Mazarin/ Longjumeau est bien intégré, de même que le projet de requalification de la D36. Il serait utile de préciser les calendriers prévisionnels des différents projets (au moins en distinguant les courts, moyens et longs termes).

Afin d'optimiser l'écoulement des flux de circulation, il pourrait être pertinent d'étudier également des restrictions de circulation des poids lourds à certains horaires de forte congestion routière.

De manière générale, il est nécessaire de prévoir des dispositifs de financement des travaux d'adaptation/d'optimisation des axes routiers.

**Mesure 7.4.2 : Améliorer la performance de l'entretien et de la maintenance du réseau grâce au développement d'outils technologiques et numériques innovants**

*Pas de remarque*

**Mesure 7.4.3 : Améliorer les fonctionnalités des systèmes d'exploitation routière et les échanges d'informations entre eux**

*Pas de remarque*

**7.5 Améliorer la performance environnementale du réseau routier**

**Mesure 7.5.1 : Réduire l'exposition des Franciliens aux nuisances sonores routières**

Les 100 secteurs de bruits prioritaires qui feraient l'objet de travaux ne sont pas identifiés, il serait utile de prévoir un listing et/ou une carte au sein du document.

Pour protéger la population du bruit aux abords des infrastructures de transport (TGV, RER, autoroutes...), il est indispensable de définir une stratégie plus ambitieuse, concertée et commune aux différents PPBE. Comme une accélération de la mise en place de murs anti-bruit, des revêtements phoniques sur le réseau routier... (remarque de la ville de Wissous).

**Mesure 7.5.2 : Améliorer la résilience du réseau routier aux aléas climatiques**

Le plan de financement des travaux d'adaptation des voiries au changement climatique mériterait d'être précisé pour clarifier l'existence ou non de subventions en la matière.

## 8. Mieux partager la voirie urbaine

### 8.1 Définir les principes de partage de la voirie

#### **Mesure 8.1.1 : Hiérarchiser la voirie à l'échelle locale pour l'aménager selon sa fonction et ses usages**

Il pourrait être pertinent de définir un « réseau structurant intercommunal » à l'échelle du PLM. De plus, il est à noter que le document ne prévoit pas de financement pour cette étude, dont la charge revient donc à l'EPCI. Dans sa mise en œuvre, il est serait pertinent d'insister davantage sur la nécessaire concertation avec les différents acteurs (communes, transporteurs, associations...) et sur les études connexes potentiellement nécessaires.

#### **Mesure 8.1.2 : Mettre en œuvre des principes de partage de la voirie urbaine adaptés aux territoires**

Il serait pertinent de ne pas limiter les mesures en faveur des transports collectifs aux seuls axes empruntés par plus de 300 bus par jour, mais de laisser plus de souplesse aux territoires dans la définition de leur réseau (comme indiqué par ailleurs à l'action précédent). Il serait aussi utile de prendre en compte le potentiel de développements d'offre dans les aménagements mis en place. Enfin il conviendrait de réaffirmer que le développement d'un mode ne doit pas se faire au détriment d'un autre, à l'exception de la voiture individuelle. Par ailleurs, il est nécessaire qu'une marge d'adaptation des principes de partage de la voirie soit introduite à l'échelle locale, afin de prendre en compte certains contextes spécifiques.

### 8.2 Pacifier la voirie et résorber les coupures urbaines

#### **Mesure 8.2.1 : Généraliser la vitesse à 30 km/h sur la voirie urbaine et mettre en place des zones apaisées**

*Pas de remarque*

#### **Mesure 8.2.2 : Réaménager les intersections pour accompagner l'apaisement des vitesses et réduire l'accidentalité sur la voirie locale urbaine**

Il serait utile d'indiquer en complément si des dispositifs de financement de ces actions existent.

#### **Mesure 8.2.3 : Résorber les coupures urbaines et éviter d'en créer de nouvelles**

*Pas de remarque*

## 9. Adapter les politiques de stationnement aux contextes territoriaux

### 9.1 Mettre en œuvre des politiques de stationnement globales avec une approche intercommunale

#### **Mesure 9.1.1 : Suivre l'offre et l'usage du stationnement aux échelles régionale et intercommunale pour mieux les adapter aux enjeux locaux**

Les modalités d'accompagnement technique et financier des collectivités par Île-de-France Mobilités sur ce sujet mériteraient d'être précisées.

#### **Mesure 9.1.2 : Utiliser les PLM pour coordonner les politiques de stationnement entre communes voisines** Idem.

### 9.2 Repenser les politiques de stationnement public pour un meilleur partage de l'espace public et une mobilité plus durable

#### **Mesure 9.2.1 : Mieux réglementer l'usage du stationnement sur voirie pour les voitures et les deux-roues motorisés**

Les objectifs de contrôle du stationnement sont ambitieux et donc onéreux pour les collectivités, ils pourront être difficile à atteindre en l'absence de dispositif de financement complémentaire.

La politique de stationnement étant du pouvoir de police du Marie, elle ne peut en aucun cas être transférée aux intercommunalités (**remarque de la ville de Wissous**).

#### **Mesure 9.2.2 : Réduire l'offre de stationnement automobile sur voirie en zone dense pour favoriser d'autres usages**

La mesure mériterait d'être modulée au regard du contexte spécifique à chaque territoire, et de prendre en compte la question du rabattement depuis les zones moins denses.

L'arrivée d'un nouveau transport structurant, comme une station de métro, doit être étudiée au-delà du rayon de 500m, de surcroit quand celle-ci est positionnée au croisé entre plusieurs départements et intercommunalités (**remarque de la ville de Wissous**).

#### **Mesure 9.2.3 : Optimiser l'usage des parcs de stationnement en surface et en ouvrages**

*Pas de remarque*

### 9.3 Réguler l'offre de stationnement automobile dans le domaine privé

De manière générale, une limitation excessive des capacités de stationnement en parcelles peut avoir un effet collatéral sur l'encombrement de l'espace public : il convient donc de moduler ce principe. De plus, il serait pertinent d'encourager (par le biais de dispositifs incitatifs) le reconditionnement d'espaces de stationnement privés.

#### **Mesure 9.3.1 : Limiter l'offre de stationnement automobile dans les immeubles neufs de bureaux**

Ces mesures de limitation devraient être modulées selon l'offre en solutions de mobilités alternatives existantes, et mieux prendre en considération de manière générale les différents contextes urbains.

#### **Mesure 9.3.2 : Adapter l'offre de stationnement automobile dans les immeubles de logement neufs aux besoins des habitants**

*Pas de remarque*

**Mesure 9.3.3 : Réguler et faire évoluer l'offre de stationnement automobile dans les nouveaux centres ou zones de commerces et/ou de loisirs (dont les cinémas)**

*Pas de remarque*

**Mesure 9.3.4 : Faciliter et encourager la mutualisation du stationnement et l'offre de services partagés**

*Pas de remarque*

## **10. Permettre l'organisation d'une activité logistique performante sur les plans économique et environnemental**

### **10.1 Améliorer la performance de l'armature logistique**

Une meilleure articulation des activités logistiques, consommatrices de foncier, avec le tissu existant, devrait être envisagée, notamment en matière de circulation et de stationnement PL, d'emprise foncière nécessaire, et d'articulation avec d'autres activités en infrastructure ou en superstructure.

La fiscalité économique, pour partie établie sur la destination du bien, et pour le reste sur le nombre de salariés sur place, devrait être réinterrogée en vue d'inciter davantage les collectivités à accueillir ce type d'activités, qui sont aujourd'hui peu rémunératrices en matière de contribution fiscale par rapport aux activités de production ou aux activités de bureaux.

**Mesure 10.1.1 : Définit une armature logistique régionale cible pour permettre une organisation rationnelle des flux de marchandises intrarégionaux**

*Pas de remarque*

**Mesure 10.1.2 : Acculturer les territoires aux enjeux de la logistique et contribuer à l'acceptabilité de la logistique à l'échelle locale**

*Pas de remarque*

**Mesure 10.1.3 : Maintenir les sites d'accès multimodal et les entrepôts existants et faciliter leur réhabilitation logistique et leur densification**

*Pas de remarque*

**Mesure 10.1.4 : Faciliter l'accueil et la bonne intégration d'espaces logistiques en zone dense**

*Pas de remarque*

### **10.2 Développer l'usage des modes fluvial et ferroviaire**

**Mesure 10.2.1 : Développer les sites logistiques multimodaux pour accompagner le développement du fret combiné rail-route**

*Pas de remarque*

**Mesure 10.2.2 : Préserver les installations terminales embranchées au réseau ferré national présentant des perspectives de développement**

*Pas de remarque*

**Mesure 10.2.3 : Analyser le potentiel de contournement de l'Île-de-France pour le trafic de fret ferroviaire de transit et initier sa mise en œuvre afin de libérer des capacités pour la desserte francilienne**

*Pas de remarque*

**Mesure 10.2.4 : Développer la complémentarité entre les modes ferroviaire et fluvial dans les ports** *Pas de remarque*

**Mesure 10.2.5 : Accompagner l'innovation pour rendre le fret ferroviaire plus adapté aux évolutions de la distribution et réduire ses nuisances**

*Pas de remarque*

**Mesure 10.2.6 : Poursuivre la valorisation du recours au mode fluvial dans les appels d'offres des chantiers publics**

*Pas de remarque*

**Mesure 10.2.7 : Préserver les fonctions logistiques dans les ports franciliens urbains mixtes**

*Pas de remarque*

**10.3 Améliorer les conditions de distribution des zones urbaines**

**Mesure 10.3.1 : Rendre cohérentes à l'échelle régionale les réglementations de circulation et livraison pour les véhicules de marchandises**

Il est nécessaire de reprendre et d'harmoniser les règles de circulation des poids lourds, notamment en introduisant un dispositif de sanction contre les PL empruntant des axes saturés à certains horaires critiques, en lien avec le principe proposé plus haut.

**Mesure 10.3.2 : Mieux connaître l'offre d'aires et d'autres outils de livraison et l'adapter aux besoins de la logistique actuelle**

La question du stationnement des poids lourds devrait être traitée à l'échelle territoriale et non communale pour être cohérente.

**Mesure 10.3.3 : Tenir compte de la circulation des véhicules lourds dans le partage de la voirie pour permettre la massification des flux de marchandises**

*Pas de remarque*

**Mesure 10.3.4 : Développer des aires de stationnement sécurisées pour les poids lourds associées à des services**

La question du stationnement des poids lourds devrait être traitée à l'échelle territoriale et non communale pour être cohérente.

**Mesure 10.3.5 : Accompagner la réduction des nuisances sonores pour les livraisons en horaires décalés**

*Pas de remarque*

**10.4 Accélérer la transition énergétique des véhicules de transport de marchandises**

Compte tenu des limites de capacité financière des territoires, il est important que les coûts induits par la transition énergétique des flottes de véhicules logistiques soient avant tout supportés par les acteurs économiques.

**Mesure 10.4.1 : Développer les réseaux d'avitaillement GNV, électrique et hydrogène aux abords des zones logistiques**

*Pas de remarque*

**Mesure 10.4.2 : Favoriser l'électrification du parc de véhicules utilitaires légers (VUL)**

*Pas de remarque*

**Mesure 10.4.3 : Accompagner le développement de la cyclologistique**

*Pas de remarque*

## **11. Accélérer la transition énergétique des parcs de véhicules**

### **11.1 Développer le réseau d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques**

#### **Mesure 11.1.1 : Compléter le réseau de bornes de recharge électriques d'accès public**

Il conviendrait de préciser quelle est la part de financement apportée par la Région, et quel est par conséquent le reste à charge pour les collectivités et syndicats d'énergie.

Compte tenu du coût induit par l'implantation d'IRVE pour les collectivités, il est important que soient fléchés des dispositifs de financement, notamment par le fléchage de l'augmentation de la TICFE. En parallèle, la sécurisation des réseaux d'alimentation électrique (enfouissement THT...) doit également être poursuivie.

#### **Mesure 11.1.2 : Suivre l'offre et l'usage du réseau de bornes de recharge francilien pour piloter un développement adapté à tous les territoires**

*Pas de remarque*

#### **Mesure 11.1.3 : Harmoniser l'expérience usager au sein des différents réseaux de bornes de recharge publics**

*Pas de remarque*

#### **Mesure 11.1.4 : Mieux informer et accompagner les particulier et les entreprises pour le développement de la recharge privée**

*Pas de remarque*

### **11.2 Développer le réseau d'avitaillement d'accès public en bioGNV à destination des poids lourds**

#### **Mesure 11.2.1 : Faciliter la mise à disposition du foncier nécessaire à la construction de stations bioGNV et à la transformation des stations-services existantes et favoriser les stations multi-énergies**

Il serait pertinent de préciser s'il existe des dispositifs (fonds de concours, appels à projets, subventions) permettant d'accompagner les communes dans la maîtrise du foncier, l'acquisition de friches représentant un coût non négligeable. De plus, il faut rappeler que l'implantation de ce type d'équipement n'est pas compatible avec tout type de voisinage (autres activités sensibles...), et doit donc être examiné au cas par cas.

#### **Mesure 11.2.2 : Développer le réseau de stations bioGNV au sein des sites portuaires**

*Pas de remarque*

#### **Mesure 11.2.3 : Faciliter l'intégration de l'avitaillement en bioGNV dans les stations-services existantes dans les secteurs de circulation importante de poids lourds**

*Pas de remarque*

#### **Mesure 11.2.4 : Soutenir la filière régionale de production de biogaz**

*Pas de remarque*

### **11.3 Développer la mobilité hydrogène bas carbone**

#### **Mesure 11.3.1 : Développer le réseau régional de stations de production et d'avitaillement hydrogène**

Il serait utile d'indiquer si un recensement des besoins de création de stations de ce type a déjà été effectué à l'échelle régionale, avec potentiellement une déclinaison par territoire.

De plus, il faut rappeler que l'implantation de ce type d'équipement n'est pas compatible avec tout type de voisinage (autres activités sensibles...), et doit donc être examiné au cas par cas.

**Mesure 11.3.2 : Déployer l'usage de l'hydrogène pour les usages intensifs et les mobilités lourdes**

*Pas de remarque*

**Mesure 11.3.3 : Poursuivre l'expérimentation de bus à hydrogène pour éprouver la solution technologique**

Il serait utile d'indiquer si cette mesure peut aussi concerner des SRL, par exemple en convertissant une partie de la flotte d'un réseau donné desservant un territoire disposant d'une station hydrogène.

**11.4 Accompagner la mutation technologique du parc de véhicules**

**Mesure 11.4.1 : Poursuivre les dispositifs d'aide à l'achat de véhicules à faibles émissions pour les particuliers et les professionnels**

*Pas de remarque*

**Mesure 11.4.2 : Achever la transition énergétique du parc de bus et cars public**

*Pas de remarque*

**Mesure 11.4.3 : Achever la transition énergétique des flottes de l'État, des collectivités locales et de tous leurs établissements**

Il est nécessaire de flécher ici des pistes de financement/subvention pour aider les collectivités à réaliser la transition énergétique de leur parc.

**Mesure 11.4.4 : Favoriser le développement des vélos et véhicules légers à assistance électrique**

*Pas de remarque*

Il serait pertinent d'anticiper les potentiels besoins en stationnement et entretien des véhicules autonomes (remarque de la ville d'Orsay).

## **12. Coordonner une politique publique partagée en matière de mobilité solidaire**

Améliorer l'information des publics cibles sur les dispositifs existants par le biais de structures-relais telles que les CCAS, les Maisons France Services, ou les Points d'Infos Jeunesse. Une formation spécifique des agents communaux en la matière serait pertinente (**remarque ville de Gif-sur-Yvette**).

### **12.1 Rendre plus inclusifs les services de mobilités**

**Mesure 12.1.1 : Maintenir une tarification solidaire des transports collectifs pour les publics en situation de vulnérabilité**

*Pas de remarque*

**Mesure 12.1.2 : Poursuivre les aides visant à faciliter l'accès aux autres services de mobilité**

Il conviendrait de préciser le rôle des territoires dans l'information et le relai des aides et dispositifs existants, notamment par des actions de sensibilisation. Un lien plus fort pourrait être fait avec la thématique du conseil en mobilité.

**Mesure 12.1.3 : Étudier l'opportunité d'une plateforme régionale d'information recensant les solutions et aides à la mobilité existantes**

Pour aller plus loin, il pourrait être pertinent de pouvoir différencier au sein de cette plateforme les aides et solutions disponibles selon les territoires, de manière à indiquer clairement à quoi une personne, dans une localisation donnée, est éligible ou non.

### **12.2 Définir une politique publique coordonnée dans le cadre de plans d'actions communs en matière de mobilité solidaire**

**Mesure 12.2.1 : Définir au niveau régional le cadre d'élaboration des plans d'action communs en matière de mobilité solidaire (PAMS)**

Il conviendrait de préciser le rôle des territoires dans l'information et le relai des aides et dispositifs existants, notamment par des actions de sensibilisation auprès des publics fragiles. Un lien plus fort pourrait être fait avec la thématique du conseil en mobilité.

**Mesure 12.2.2 : Élaborer les PAMS au niveau départemental**

*Pas de remarque*

**Mesure 12.2.3 : Assurer au niveau régional l'animation partenariale des politiques de mobilité solidaire**

*Pas de remarque*

### **13. Agir en faveur d'une mobilité touristique plus durable**

#### **13.1 Faciliter l'accès des touristes au territoire francilien**

**Mesure 13.1.1 : Améliorer la desserte des aéroports et des gares grandes lignes en transports collectifs**

Il serait intéressant de préciser le devenir de la ligne OrlyVAL dans le contexte d'ouverture des lignes 14 et 18 desservant l'aéroport d'Orly. Cette ligne de VAL pourrait utilement être reconvertie en métro léger assurant une desserte locale.

L'évolution de l'OrlyVAL doit intégrer la tarification commune au métro et au RER. Il est rappelé que l'OrlyVAL joue un rôle indispensable de connexion et d'accès à l'aéroport d'Orly lors des travaux ou perturbations de la ligne 14 et prochainement de la ligne 18 (**remarque de la commune de Wissous**).

En parallèle, il serait pertinent de prévoir l'aménagement de points d'arrêt bus/car desservant les pôles hôteliers.

**Mesure 13.1.2 : Mener une réflexion stratégique pour l'amélioration de l'accès au territoire francilien par les cars longue distance en services librement organisés**

L'échéance de la réalisation d'un schéma directeur des cars SLO à l'échelle francilienne mériterait d'être précisée.

#### **13.2 Améliorer et promouvoir la desserte des sites touristiques par des modes durables**

**Mesure 13.2.1 : Promouvoir la desserte en transports collectifs des sites touristiques franciliens**

Il serait pertinent que la définition des lignes « à vocation touristique » et des sites desservis se fasse en concertation avec les collectivités locales et les offices du tourisme. Au sein du territoire communautaire de Paris-Saclay, cela concerne en particulier la ligne de Transilien V.

**Mesure 13.2.2 : Organiser les services réguliers de transport touristique pour promouvoir le tourisme régional et assurer un meilleur partage de l'espace public**

*Pas de remarque*

**Mesure 13.2.3 : Aménager l'espace public autour des sites touristiques pour garantir l'accès piéton et l'accessibilité PMR**

*Pas de remarque*

**Mesure 13.2.4 : Développer la pratique cyclable pour les déplacements touristiques**

*Pas de remarque*

**Mesure 13.2.5 : Réguler la circulation et le stationnement des cars de tourisme privés, notamment dans les zones très denses et touristiques**

*Pas de remarque*

#### **13.3 Améliorer l'expérience voyageur des touristes et des visiteurs**

**Mesure 13.3.1 : Fournir aux touristes une information adaptée sur les services de mobilité durable avant et pendant leur séjour**

*Pas de remarque*

**Mesure 13.3.2 : Améliorer l'accueil et l'orientation des touristes dans tous leurs déplacements**

*Pas de remarque*

**Mesure 13.3.3 : Adapter la billettique et la tarification des transports aux besoins spécifiques des visiteurs**

*Pas de remarque*

## **14. Renforcer le management de la mobilité pour faire évoluer les comportements**

### **14.1 Sensibiliser les Franciliens à des pratiques de mobilité plus durables**

#### **Mesure 14.1.1 : Renforcer la communication et les actions de sensibilisation**

Hormis le déploiement d'une nouvelle application servicielle, les mesures proposées restent assez floues. Il serait pertinent de faire figurer des objectifs chiffrés pour cette action.

#### **Mesure 14.1.2 : Développer le conseil individualisé**

Même remarque.

### **14.2 Développer l'écomobilité scolaire**

Renforcer l'accompagnement des territoires dans la mise en place de pédibus desservant les établissements scolaires.

#### **Mesure 14.2.1 : Réaliser des plans de déplacements d'établissement scolaire (PDES)**

*Pas de remarque*

#### **Mesure 14.2.2 : Aménager les abords des établissements d'enseignement**

Pour aller plus loin, il pourrait être pertinent de définir à l'échelle des territoires une instance de discussion et de mise en commun des PDES dans un souci de cohérence et de partage d'expérience.

#### **Mesure 14.2.3 : Généraliser le stationnement pour les vélos et les trottinettes pour le personnel et les élèves**

Il conviendrait d'indiquer ici si des dispositifs de financement existent pour accompagner les collectivités dans les achats et travaux nécessaires.

#### **Mesure 14.2.4 : Inciter les élèves à l'usage des modes actifs**

*Pas de remarque*

#### **Mesure 14.2.5 : Inciter les élèves à l'usage des transports collectifs**

*Pas de remarque*

#### **Mesure 14.2.6 : Développer les actions de formation et de sensibilisation**

*Pas de remarque*

### **14.3 Accompagner les entreprises et les administrations vers une mobilité plus durable de leurs employés**

#### **Mesure 14.3.1 : Poursuivre l'action du réseau Pro'Mobilité pour accompagner les employeurs**

*Pas de remarque*

#### **Mesure 14.3.2 : Encourager les démarches et plans de mobilités inter-employeurs**

*Pas de remarque*

#### **Mesure 14.3.3 : Encourager la mise en place de mesures organisationnelles au sein des entreprises et administrations pour fluidifier les déplacements**

*Pas de remarque*

### **15. Une gouvernance renforcée pour soutenir la dynamique collective d'action**

Il conviendrait que le Plan Mob-IDF puisse prévoir des dispositifs de délégation de compétences dans certains domaines comme la gestion des SRL, gares routières ou covoiturage, en logique avec le principe de subsidiarité et dans le respect du volontariat des territoires qui le souhaiteraient. Les conventions partenariales peuvent être les outils ad hoc pour y parvenir.

Il conviendrait également que le Plan Mob-IDF intègre un volet formation des techniciens et élus des territoires pour sensibiliser aux différentes bonnes pratiques et actions à conduire notamment dès lors que les espaces publics et la voiries peuvent être impactées.

La mise à disposition d'un cahier des charges type de PLM ou la réflexion d'un accord cadre serait également la bienvenue.

Sur les modalités de suivi et de concertation de la démarche, poursuivre des plénières avec tous les territoires et maintenir des ateliers propres à chaque territoire de nature équivalente (métropole d'un côté, grande couronne de l'autre) sont également à privilégier.

## **16. Demandes des communes de l'agglomération Paris-Saclay**

### **16.1 Gif-sur-Yvette**

Assurer le rabattement vers les futurs pôles gares de la ligne 18 du Grand Paris Express sur le Plateau de Saclay.

Prévoir l'évolutivité de la ligne de bus 11 reliant le plateau de Chevry à celui du Moulon *via* la Vallée, dans ce contexte.

Renforcer la régularité et la qualité de service des lignes de bus, ainsi que l'articulation avec les horaires du RER B. Assurer également l'articulation entre les horaires des lignes scolaires et ceux des établissements, en garantissant une régularité exemplaire.

### **16.2 Igny**

Création d'une ligne de bus régulière reliant Verrières-le-Buisson au Campus Urbain de Paris-Saclay *via* la gare d'Igny, le quartier Joliot-Curie et celui de Haut-Plateau-Gommonvilliers.

Augmentation des fréquences des lignes de bus aux heures de pointe, en soirée et le week-end.  
Validation définitive du projet de gare du Pileu avec un calendrier prévisionnel.

Création d'un axe cyclable transversal sur la route de Vauhallan (RD60) reliant la Coulée Verte de Massy à Saclay par le chemin du Trou Rouge.

Réalisation d'un parking vélo sécurisé à la gare d'Igny.

Amélioration de la connexion vers le T10 à Chatenay-Malabry par le bus.

### **16.3 Les Ulis**

Demande d'étude d'une requalification de la RD35 avec potentielle dénivellation par endroits pour résorber les effets de fracture urbaine, et réutilisation d'une partie des voies de circulation pour accueillir d'autres modes de déplacement que la voiture individuelle (voies dédiées pour les transports en commun, modes doux). Si un tel projet devait être confirmé, il serait important de prévoir pour ce faire un financement partenarial.

### **16.4 Marcoussis**

Développer la voie du cimetière de l'Orme à Moineaux pour rejoindre l'autoroute A10, et permettre un accès direct à la gare de Massy-Palaiseau.

Développer une ligne de car express entre Massy-Palaiseau et Marcoussis.

**16.5**      **Massy**

Il convient de rappeler les réserves émises par la ville de Massy sur le projet de la Gare de Rungis, il est important d'assurer que ce projet ne dégradera pas la desserte TGV de la Gare Massy TGV. Il est également indispensable de détailler les conditions dans lesquelles sera assuré la connexion entre l'aéroport d'Orly et la gare TGV de Massy par la ligne 18, la gare de Massy étant, de facto, la gare TGV d'Orly pour de nombreuses années.

Le PDMIF, identifiant la commune de Massy comme une commune centralité de la 2<sup>e</sup> couronne, recommande la généralisation du stationnement payant à moins de 500 m d'une gare de transports collectifs. La commune de Massy ne souhaite pas développer le stationnement payant en particulier dans les quartiers denses et sans stationnement en sous-sol, notamment le quartier de Massy Opéra, et souhaite privilégier la mise en place d'une zone de stationnement réglementée à durée limitée de manière à limiter l'impact pour le stationnement résidentiel.

**16.6**      **Saclay**

Renforcer les correspondances entre les lignes de RER existantes et la future ligne 18 du Grand Paris Express.

Renforcer les liaisons entre les différentes polarités de la commune (Val d'Albian, HEC, Bourg) et les polarités existantes (gare de Jouy-en-Josas) ou projetées (gare du Christ de Saclay).

**16.7**      **Saulx-les-Chartreux**

Renforcer l'offre et la régularité des lignes existantes.

Prévoir une nouvelle desserte entre Champlan, Saulx-les-Chartreux et La Ville-du-Bois.

**16.8**      **Vauhallan**

Prolongement de la ligne 119 à la future gare du Christ de Saclay.

Augmentation de la fréquence des lignes de bus en heures de pointe, en soirée et le week-end.

Création d'un TàD dans le cadre d'un groupement de communes.

Création d'une liaison cyclable rejoignant la gare du Christ de Saclay par la RD60.

**16.9**      **Verrières-le-Buisson**

Amélioration du rabattement vers les tramways T10 et T12, le RER B et la future ligne 18 du Grand Paris Express.

Confortation et si possible accélération du calendrier de mise en service du matériel roulant MI20 sur le RER B.

Création d'une nouvelle ligne de bus reliant le T10 au campus urbain Paris-Saclay *via* Verrières-le-Buisson et Igny (gare notamment).

**16.10**      **Villejust**

Développement des fréquences des lignes de bus desservant la commune.

**16.11**      **Villiers-le-Bâcle**

Développement des liaisons de rabattement (lignes de bus, TàD, transports autonomes, mobilité partagée) vers les pôles d'échanges, en particulier la future gare du Christ de Saclay.