

Élaboration du plan des mobilités d'Île-de-France

Contribution de la CCI Paris Île-de-France
à la concertation sur les orientations

Un rapport présenté par Nadia Ayadi,
membre élue à la CCI Paris Ile-de-France

Avril 2023



Sommaire

SYNTHÈSE DES PROPOSITIONS	4
INTRODUCTION	7
PARTIE 1	
UNE NOUVELLE APPROCHE DES MOBILITÉS	9
1. LES APPORTS DE LA LOM : UNE PRISE EN COMPTE ACCENTUÉE DES ENJEUX SOCIAUX ET ENVIRONNEMENTAUX	10
2. UN RÔLE ACCRU DU PLAN DE MOBILITÉ	11
2.1. UN CHAMP D'ACTION ÉLARGI	11
2.2. UNE ÉVOLUTION DANS LA GOUVERNANCE ET UN RENFORCEMENT DES COMPÉTENCES RÉGIONALES	13
2.3. DES CHANGEMENTS DANS LA PROCÉDURE DE CONCERTATION ET DE MODIFICATION DU PDM	13
3. UNE ARTICULATION RENFORCÉE AVEC LES AUTRES DOCUMENTS DE PLANIFICATION	14
PARTIE 2	
UN CHAMP D'ACTION ÉTENDU POUR LE PLAN DE MOBILITÉ EN ÎLE-DE-FRANCE	16
1. UN BILAN CONTRASTÉ POUR LE PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS 2010-2020	17
2. UN CHOIX DE DOUZE ORIENTATIONS POUR LE PLAN DES MOBILITÉS EN ÎLE-DE-FRANCE	18
3. DES ORIENTATIONS STRATÉGIQUES POUR LES ENTREPRISES ET LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DU TERRITOIRE	19

<u>PARTIE 3</u>	
<u>TROIS ENJEUX STRATÉGIQUES POUR L'ÉCONOMIE RÉGIONALE</u>	22
1. AMÉLIORER LA PRISE EN COMPTE DE LA LOGISTIQUE	23
1.1. PRENDRE EN COMPTE LES BESOINS SPÉCIFIQUES DE LA LOGISTIQUE EN MATIÈRE DE CIRCULATION ET DE STATIONNEMENT	24
1.2. CONTRIBUER AU « DROIT DE CITÉ DE LA LOGISTIQUE » EN ÎLE-DE-FRANCE	25
1.3. FAVORISER L'INTERMODALITÉ TOUT AU LONG DE LA CHAÎNE LOGISTIQUE	25
1.4. ENCOURAGER LE VERDISSEMENT DES FLOTTES DE VÉHICULES UTILITAIRES ET POIDS LOURDS	26
2. INTÉGRER LA BONNE DESSERTE DES COMMERCE ET DES ZONES ACCUEILLANT DES COMMERCE	27
2.1. REPENSER LE STATIONNEMENT SUR VOIRIE	27
2.2. OPTIMISER LE PARTAGE DE L'ESPACE PUBLIC EN INTÉGRANT LA LOGISTIQUE	28
2.3. MIEUX ENCADRER LES DIFFÉRENTS DISPOSITIFS DE RESTRICTION DE LA CIRCULATION	29
2.4. PROFITER DU GRAND PARIS EXPRESS POUR SAISIR DE NOUVELLES OPPORTUNITÉS COMMERCIALES	30
3. APPRÉHENDER LES ENJEUX LIÉS AU TOURISME	30
4. PRÉVOIR SYSTÉMATIQUEMENT UNE CONCERTATION AVEC LES ACTEURS ÉCONOMIQUES ET DES ÉTUDES SOCIO-ÉCONOMIQUES	35
<u>PARTIE 4</u>	
<u>DES ÉVOLUTIONS NÉCESSAIRES FACE AUX NOUVEAUX ENJEUX DE LA MOBILITÉ DOMICILE-TRAVAIL</u>	36
1. REPENSER L'OFFRE DE TRANSPORTS EN COMMUN	37
1.1. ADAPTER LA POLITIQUE DES MOBILITÉS A L'ÉVOLUTION DU TÉLÉTRAVAIL ET AU DÉVELOPPEMENT DES TIERS LIEUX	38
1.2. PROMOUVOIR DES OFFRES MODULABLES SELON LES BESOINS DES ENTREPRISES	39
2. INTÉGRER LES MOBILITÉS DOUCES DANS LES TRAJETS DOMICILE TRAVAIL	39
3. ADAPTER LES POLITIQUES DE STATIONNEMENT POUR FAVORISER LE DÉVELOPPEMENT DES MOBILITÉS DOUCES ET L'INTERMODALITÉ	41
4. ACCOMPAGNER LE « VERDISSEMENT » DES MOBILITÉS ROUTIÈRES	41
5. CONTRIBUER AU RENFORCEMENT DU MANAGEMENT DE LA MOBILITÉ EN LIEN AVEC LES CONSEILLERS MOBILITÉS	43

Synthèse des propositions

Le Plan de Déplacement Urbains d'Île-de-France (PDUIF) en vigueur remonte à 2014 et n'est plus adapté au nouveau cadre fixé par la loi n° 2019-1428 d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019. Sa mise en révision a été décidée au printemps 2022 à la suite du vote du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilité (IDFM) qui a lancé l'élaboration du nouveau Plan des Mobilités d'Île-de-France (PDM).

En tant que personne publique associée à sa demande, la CCI Paris Île-de-France (CCIR) est mobilisée pour contribuer à cette élaboration. Elle a répondu en mars 2023 au questionnaire en ligne soumis aux acteurs associatifs et économiques sur les principales orientations proposées par IDFM.

La présente contribution complète ces réponses et formule des préconisations centrées sur les attentes du monde économique en matière de mobilité. Elle plaide en faveur d'une conciliation entre développement économique du territoire et exigences de transition écologique.

I- UNE NOUVELLE APPROCHE DES MOBILITÉS

- **Accentuer la prise en compte des enjeux sociaux et environnementaux** dans le Plan de Mobilité en vue d'atteindre des objectifs en matière de réduction d'émissions de gaz à effet de serre, d'amélioration de la qualité de vie et de lutte contre l'étalement urbain.
- **Profiter de l'élargissement du champ d'action du Plan de Mobilité** pour intégrer l'ensemble des mobilités dans le paysage francilien. Il s'agira de développer des solutions pour permettre à tous de se déplacer plus durablement, notamment pour aller travailler, mais aussi d'être approvisionnés.
- **Renforcer l'articulation du Plan des Mobilités avec les autres documents de planification** et s'assurer de leur compatibilité à la fois avec les documents d'urbanisme comme le SDRIF-E qui définit l'armature des infrastructures de transport et avec les documents axés sur la protection de l'environnement tel que le SRCAE qui fixe la politique environnementale au niveau régional.

II- UN CHAMP D'ACTION ÉTENDU POUR LE PDM EN ILE-DE-France

- **Développer des actions dans les domaines délaissés par le Plan de déplacement urbains d'Île-de-France (PDUIF)** dont le bilan est contrasté. Si les 2/3 des actions sont bien engagées, des améliorations restent à poursuivre notamment dans le domaine de la logistique et de l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite. Il est par ailleurs nécessaire de tenir compte des fortes évolutions de la mobilité domicile travail.
- **Intégrer les enjeux économiques dans les douze orientations fixées pour le Plan des Mobilités d'Île-de-France.** Le PDM doit répondre de façon transversale aux problématiques rencontrées en matière de mobilité par l'ensemble des acteurs du territoire.

- **Prévoir systématiquement une concertation avec les acteurs économiques et des études socio-économiques** sur les projets, évolutions et innovations en matière de mobilité, de stationnement et de déplacements.
- **Mettre l'accent sur les enjeux plus stratégiques pour les entreprises et le développement économique territorial** qui ne sont pas suffisamment pris en compte dans les orientations fixées par IDFM : la logistique urbaine, la mobilité des touristes et la desserte des zones commerciales.

III- TROIS ENJEUX STRATEGIQUES POUR L'ÉCONOMIE RÉGIONALE

- **Améliorer la prise en compte de la logistique**
 - en prenant en compte les besoins spécifiques de la logistique en matière de circulation et de stationnement,
 - en contribuant au « droit de cité de la logistique » en Île-de-France,
 - en favorisant l'intermodalité tout au long de la chaîne logistique,
 - en encourageant le verdissement des flottes de véhicules utilitaires et poids lourds.
- **Intégrer la bonne desserte des commerces et des zones accueillant des commerces**
 - en repensant le stationnement sur voirie,
 - en optimisant le partage de l'espace public y compris à l'égard de la logistique,
 - en améliorant l'encadrement des différents dispositifs de restriction de la circulation,
 - en profitant du Grand Paris Express pour saisir les nouvelles opportunités commerciales.
- **Appréhender les enjeux liés au tourisme**
 - en améliorant l'information voyageur en amont des déplacements sur site (développement d'outils numériques pour faciliter les itinéraires, signalétique, ...),
 - en favorisant le stationnement des véhicules de tourisme,
 - en renforçant l'accessibilité des zones touristiques et la desserte des grands pôles d'entrée en Île-de-France (aéroports, gares ferroviaires et routières).

IV- DES ÉVOLUTIONS NECESSAIRES FACE AUX NOUVEAUX ENJEUX DE LA MOBILITÉ DOMICILE-TRAVAIL

- **Repenser l'offre de transports en commun**
 - en adaptant la politique des mobilités à l'évolution du télétravail et au développement des tiers lieux,
 - en promouvant des offres modulables selon les besoins des entreprises.
- **Intégrer les mobilités douces dans les trajets domicile-travail**
 - en permettant une continuité cyclable sécurisée des espaces résidentiels aux zones d'activité et d'emplois,
 - en assurant la continuité des itinéraires piétons,
 - en améliorant l'information des employeurs sur la mise en place du Forfait Mobilité Durable.
- **Adapter les politiques de stationnement pour favoriser le développement des mobilités douces et de l'intermodalité**

- **Accompagner le « verdissement » des mobilités routières**
 - en favorisant le déploiement d'un réseau cohérent de bornes d'approvisionnement en énergies alternatives,
 - en favorisant le covoiturage,
 - en développant l'attractivité de l'autopartage.
- **Contribuer au renforcement du management de la mobilité en lien avec les conseillers mobilité**
 - en clarifiant les obligations et les dispositifs destinés aux entreprises,
 - en mobilisant les conseillers mobilité pour accompagner les entreprises sur l'intégration de la mobilité dans les Négociations Annuelles Obligatoires (NAO),
 - en valorisant l'action des conseillers en faveur des Plans de Mobilité employeurs et employeurs communs,
 - en renforçant les actions de Pro'mobilité.

Introduction

Le Plan de Mobilité (PDM) a été introduit par la loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM) en remplacement du Plan de Déplacements Urbains (PDU). Il définit les principes régissant l'organisation des transports de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement, et doit prendre en compte l'amélioration de la qualité de vie. Il est obligatoire pour toutes les agglomérations de plus de 100 000 habitants et composé de 3 documents : un document principal intégrant les enjeux, les objectifs et le plan d'actions, un rapport environnemental et une annexe accessibilité.

En Ile-de-France, le PDUIF actuellement en vigueur a été approuvé le 19 juin 2014. Il contient 9 défis, déclinés en 34 actions. Sa mise en œuvre a fait l'objet d'un rapport d'évaluation en 2021 pour déterminer le niveau d'atteinte des différents objectifs fixés.

Le 25 mai 2022, une décision du Conseil d'administration d'Ile-de-France Mobilités (IDFM) a acté la nécessité de le réviser à la lumière des nouvelles orientations fixées par la LOM.

On rappellera que les Plans de Mobilité sont des documents stratégiques de la planification des territoires. En intégrant des enjeux environnementaux, climatiques, sociaux et en s'adaptant aux spécificités locales, ils vont au-delà de la seule organisation des transports et deviennent des outils pour atteindre les objectifs de neutralité bas carbone et pour répondre aux besoins des citoyens et des entreprises.

Transformer les pratiques de mobilité est une priorité pour la transition écologique mais impose de relever plusieurs défis tant sur le plan social qu'économique.

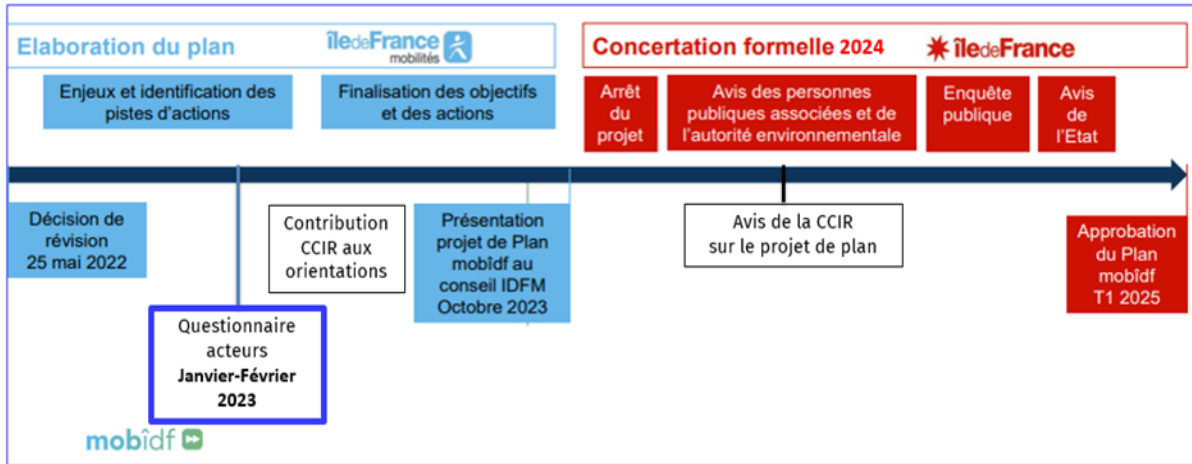
En Ile-de-France, le Conseil régional parle de Plan des Mobilités pour refléter la diversité des thématiques à traiter. Ce plan, dénommé Plan Mobîdf, aura un impact majeur sur la vie des entreprises.

La CCI Paris Ile-de-France (CCIR) est impliquée en tant qu'organisme pouvant demander à être consulté sur les orientations du futur PDM au regard de l'article L.1214-24 du Code des transports. Par ailleurs, son Président représente les entreprises au Conseil d'administration d'IDFM.

La présente contribution a vocation à formuler des préconisations centrées sur les attentes des entreprises et les grands enjeux du monde économique en matière de mobilités. Elle vient compléter la réponse de la CCIR au questionnaire proposé aux acteurs territoriaux par IDFM transmis en mars dernier.

Dans la continuité, la CCIR poursuivra son implication dans les différentes phases d'élaboration du Plan Mobîdf. Elle rendra un avis sur le projet de plan lors de la concertation formelle planifiée en 2024 avant l'approbation définitive du texte prévue au premier trimestre 2025.

Calendrier prévisionnel des phases d'élaboration du Plan Mobîdf et temps d'interventions de la CCIR



Source : Ile de France Mobilité, décembre 2022

Partie 1

UNE NOUVELLE APPROCHE DES MOBILITÉS



1. LES APPORTS DE LA LOM : UNE PRISE EN COMPTE ACCENTUÉE DES ENJEUX SOCIAUX ET ENVIRONNEMENTAUX

Dans un contexte d'urgence climatique, la loi d'orientation des mobilités transforme en profondeur la politique publique en la matière. Elle remplace la loi n° 82-1153 d'orientations des transports intérieurs (LOTI) remontant au 30 décembre 1982.

La LOM a pour objectif d'améliorer la mobilité tout en prenant en compte les enjeux environnementaux et les disparités locales. Elle repose sur trois piliers : **l'accroissement des investissements dans les transports du quotidien, le déploiement de nouvelles solutions pour permettre à tous de se déplacer et le recours à des mobilités plus propres.**

Elle fixe une trajectoire intermédiaire claire pour atteindre la neutralité carbone des transports terrestres d'ici 2050 en conformité avec le Plan Climat¹ :

- baisse de 37,5 % d'émission de CO₂ d'ici 2030,
- interdiction de la vente de voitures thermiques d'ici 2040.

Le transport est l'activité qui contribue le plus aux émissions de gaz à effet de serre (GES) de la France, soit 31 % en 2019².

En inscrivant ces objectifs, la LOM a anticipé les exigences européennes sans cesse renforcées. Ainsi, le 14 février 2023³, le Parlement européen a voté en faveur de l'interdiction, à partir de 2035, de la vente de véhicules et véhicules utilitaire légers neufs à moteur essence et diesel ainsi que des hybrides⁴.

Cet accord s'inscrit dans le cadre de l'adoption du Paquet Climat européen aussi appelé « Fit for 55 », ensemble de textes législatifs proposé en 2021 par la Commission européenne avec comme objectifs d'atteindre les 55 % de réduction d'émission de GES en 2030 par rapport à 1990 et la neutralité carbone en 2050. Le transport est concerné directement ou indirectement par la majorité de ces textes.

Le 14 février dernier, la Commission européenne a également présenté ses objectifs de réduction de la pollution pour les bus et camions visant à interdire les bus diesel d'ici 2030 et la plupart des poids lourds diesels d'ici à 2040.

Elle renforce le dispositif des Zone à Faibles Émissions mobilité (ZFE-m)⁵

Dans son article 86, la LOM remplace le dispositif législatif relatif aux zones à circulation restreinte (ZCR) par de nouvelles dispositions consacrant la ZFE-m.

¹ Article 73 de la LOM.

² « Les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports » - Commissariat général au développement durable, 2021.

³ Résolution législative du Parlement européen du 14 février 2023 sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (UE) 2019/631 en ce qui concerne le renforcement des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures particulières neuves et les véhicules utilitaires légers neufs conformément à l'ambition accrue de l'Union en matière de climat [COM(2021)0556- C9-0322/2021 - 2021/0197(COD)].

⁴ Le 28 mars 2023, le Conseil européen a légèrement assoupli cette interdiction pour l'utilisation de carburant de synthèse : « les véhicules à combustion pourront être immatriculés après 2035 s'ils utilisent exclusivement des carburants neutres en termes d'émissions de CO₂ (Communiqué de presse du 28 mars 2023 « Ajustement à l'objectif 55: le Conseil adopte un règlement concernant les émissions de CO₂ des voitures et camionnettes neuves »).

⁵ Article L.2213-4-1 du Code général des Collectivités territoriales.

Avec la LOM, l'instauration d'une ZFE-m devient obligatoire avant le 31 décembre 2020 dans les secteurs urbains où les normes de qualité de l'air⁶ ne sont pas, au regard des critères définis par voie réglementaire, régulièrement respectées sur le territoire.

Cette obligation a récemment été renforcée avec l'adoption de la loi Climat et Résilience n° 2021-1104 du 22 août 2021 qui impose l'instauration de ZFE-m avant le 31 décembre 2024 dans toutes les agglomérations de plus de 150 000 habitants situées sur le territoire métropolitain. L'identification des véhicules s'appuie sur les certificats qualité de l'air sous forme de vignettes nommées Crit'Air.

L'ensemble de ces mesures témoigne du changement d'état d'esprit et de perspective pour appréhender les problématiques et l'organisation des déplacements urbains. Il s'agit désormais d'aborder la notion de déplacement sous l'angle de la mobilité, non plus centrée sur le service de transports mais sur l'utilisateur et ses pratiques de circulation dans l'espace public. Ainsi, la LOM permet d'assurer l'intégration de toutes les formes de mobilité et de la notion d'intermodalité au sein de futur Plan de Mobilité.

Toute la sémantique liée aux « transports » a été remplacée dans le Code des transports par le terme « mobilité ». C'est notamment le cas pour le « versement transport » qui a été renommé « versement mobilité » pour s'inscrire en cohérence avec l'évolution du champ de compétence des autorités organisatrices de la mobilité (AOM)⁷ qu'il contribue à financer pour une prise en compte élargie des enjeux de mobilité des entreprises et de leurs salariés.

Elle met en place deux nouveaux dispositifs :

- L'instauration du Forfait Mobilités Durables⁸ pour se rendre au travail en covoiturage ou en vélo. Les employeurs pourront contribuer aux frais de déplacements de leurs salariés par ce forfait, exonéré d'impôts et de cotisations sociales.
- L'obligation pour les entreprises de plus de 50 salariés d'inclure les déplacements domicile-travail et les questions de mobilités lors des Négociations Annuelles Obligatoires (NAO). Cette obligation vient remplacer l'obligation pour les entreprises d'élaborer un Plan de Mobilité Employeur (PDMe), qui reste cependant un outil facultatif.

2. UN RÔLE ACCRU DU PLAN DE MOBILITÉ

2.1. UN CHAMP D'ACTION ÉLARGI

Dans cet esprit, le PDM n'aborde pas les déplacements par le seul prisme du transport, il est amené à avoir une vision plus globale et à déterminer les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport de marchandises, la circulation et le stationnement.

⁶ Article L.221-1 du Code de l'environnement.

⁷ Article D.2333-86 du CGCT, décret n° 2020-85 du 29 juin 2020 et « Loi mobilités : le code des transports change de logiciel sémantique » par Philie Marcangelo-Leos, publié le 30 juin 2020.

⁸ Article R. 3261-3-1 et suivants du Code du travail.

En conformité avec les orientations de la LOM, son élaboration doit tenir compte « de la diversité des composantes du territoire ainsi que des besoins de la population, en lien avec les collectivités territoriales limitrophes ». Il doit également « contribuer à la diminution des émissions de gaz à effet de serre liées au secteur des transports, selon une trajectoire cohérente avec les engagements de la France en matière de lutte contre le changement climatique, à la lutte contre la pollution de l'air et la pollution sonore ainsi qu'à la préservation de la biodiversité⁹ ».

Le PDM doit donc intégrer l'ensemble des mobilités (transport régulier, à la demande, scolaire, mobilités actives, partagées...) et s'inscrire dans la lutte contre l'étalement urbain et le principe de sobriété foncière, pour la réduction des gaz à effets de serre et pour la protection de l'environnement.

Au regard de l'article L.1214-2 du Code des transports, le Plan de Mobilité doit assurer (sont indiquées en gras les nouveautés apportées par la LOM) :

- l'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilité d'accès d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part, **en tenant compte de la nécessaire limitation de l'étalement urbain telle qu'encadrée par les PLU ou PLUi** ;
- l'amélioration de l'accès aux services de mobilités pour les personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite **ainsi que pour les habitants de territoires moins denses ou ruraux et de quartiers prioritaires de la politique de la ville** ;
- l'amélioration de la sécurité de tous les déplacements, en opérant, pour chacune des catégories d'usagers, un partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transport et en effectuant le suivi des accidents impliquant au moins un piéton, un cycliste **ou un utilisateur d'engin de déplacement personnel** ;
- la diminution du trafic automobile et **le développement des usages partagés des véhicules terrestres à moteur** ;
- le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants ;
- l'amélioration de l'usage du réseau principal de voirie dans l'agglomération, y compris les infrastructures routières nationales et départementales, par une répartition de son affectation entre les différents modes de transport et des mesures d'information sur la circulation ;
- l'organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics ;
- **la localisation des parcs de rabattement à proximité des gares ou aux entrées de villes, le nombre de places de stationnement de ces parcs, en cohérence avec les conditions de desserte en transports publics réguliers de personnes du territoire couvert par le plan de mobilité, et la mise en place de stationnements sécurisés pour les vélos et engins de déplacement personnel** ;
- l'organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération nécessaires aux activités commerciales et artisanales et aux particuliers, en mettant en cohérence les horaires de livraison et les poids et dimensions des véhicules de livraison ;
- l'amélioration des mobilités quotidiennes des personnels des entreprises et des collectivités publiques en incitant ces divers employeurs, notamment dans le cadre d'un Plan de Mobilité Employeur ou en accompagnement du dialogue social et faciliter l'usage des transports en commun et le recours au covoiturage, aux autres mobilités partagées et aux mobilités actives ;

⁹ Art. L.1214-1 du Code des transports.

- **l'amélioration des mobilités quotidiennes des élèves et des personnels des établissements scolaires, en incitant ces établissements à encourager et faciliter l'usage des transports en commun et le recours au covoiturage, aux autres mobilités partagées et aux mobilités actives ;**
- **l'amélioration des conditions de franchissement des passages à niveau, notamment pour les cyclistes, les piétons et les véhicules de transport scolaire ;**
- la mise en place d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements ;
- la réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables **ainsi que la localisation du réseau d'avitaillement à carburant alternatif. Le plan de mobilité peut tenir lieu de schéma directeur de développement des infrastructures de recharges ouvertes au public pour les véhicules électriques et les véhicules hybrides rechargeables.**

2.2. UNE ÉVOLUTION DANS LA GOUVERNANCE ET UN RENFORCEMENT DES COMPÉTENCES RÉGIONALES

La LOM a redéfini l'organisation territoriale de la compétence mobilité. Elle rend obligatoire l'attribution de cette compétence à des Autorités Organisatrices de Mobilités (AOM)¹⁰ sur 100 % du territoire. Ces AOM assurent « la planification, le suivi et l'évaluation de leur politique de mobilité¹¹ » en associant l'ensemble des acteurs concernés à l'échelle des bassins de mobilité définis par la Région.

Elle renforce ainsi le rôle des régions qui deviennent **le « chef de file des mobilités¹² »** à l'échelle régionale. Elle dispose que **« les régions voient leur champ de compétences élargi aux mobilités actives et partagées, au-delà de leurs compétences interurbaines routières et ferroviaires¹³ »**.

En Ile-de-France, l'Autorité Organisatrice de Mobilité est à dimension régionale, pilotée par Ile-de-France Mobilité (IDFM), dont la Région assure la présidence en tant qu'AOM unique du territoire.

2.3. DES CHANGEMENTS DANS LA PROCÉDURE DE CONCERTATION ET DE MODIFICATION DU PDM

a) Une concertation renforcée

La LOM rend obligatoire, dans chaque AOM, la création **d'un Comité des partenaires de la mobilité** composé des représentants des employeurs et d'associations d'usagers ou habitants. Les AOM *« consultent le comité des partenaires au moins une fois par an et avant toute évolution substantielle de l'offre de mobilité, de la politique tarifaire ainsi que sur la qualité des services et l'information des usagers mise en place. Ce comité des partenaires peut être consulté à l'occasion de l'évaluation de la politique de mobilité par l'autorité organisatrice de la mobilité prévue aux articles L. 1231-1-1 et L. 1231-3 et sur tout projet de mobilité structurant »*¹⁴.

¹⁰ Article L1215-1 du Code des transports.

¹¹ Article L1231-1-1 du Code des transports.

¹² Article L1215-1 du Code des transports.

¹³ Article 15 de la LOM.

¹⁴ Article L.1231-5 du Code des transports.

Les avis du comité sont consultatifs.

Une fois arrêté par l'organe délibérant de l'AOM, le projet de PDM doit être soumis pour avis aux AOM limitrophes¹⁵. L'objectif étant de faciliter le dialogue au-delà du ressort territorial.

La concertation autour du Plan de Mobilité est donc renforcée.

En Ile-de-France, un comité des partenaires du transport public existait avant la LOM depuis 2001 (décret n° 2001-1116 du 27 novembre 2001). Sa transformation en Comité des partenaires de la Mobilité a été officialisée le 12 décembre 2022 à la suite d'une décision du Conseil d'administration d'IDFM du 12 juillet 2022 (délibération n° 20220712-109).

Il est notamment composé d'un collège des représentants d'employeurs et organismes consulaires de six membres¹⁶ dont deux élus de la CCIR.

b) Une procédure de modification allégée

Par ailleurs, la procédure de modification du Plan de Mobilité est simplifiée dans les domaines de la circulation, de l'usage partagé de la voirie et du stationnement. L'AOM peut désormais modifier le plan d'actions du PDM sans avoir à mettre à jour la totalité du plan, afin de s'adapter au mieux à la réalité des pratiques de mobilité. Cette disposition doit rester dans le cadre stratégique global du plan et faire l'objet d'une procédure simplifiée de concertation et de participation du public¹⁷.

3. UNE ARTICULATION RENFORCÉE AVEC LES AUTRES DOCUMENTS DE PLANIFICATION

En Ile-de-France :

- **Le Plan de Mobilité doit être compatible avec le SDRIF-E**, qui a vu son champ thématique élargi par loi Climat et Résilience du 22 août 2021 au regard de l'article L.123-1 du Code de l'urbanisme. Il doit désormais « fixer une trajectoire permettant d'aboutir à l'absence de toute artificialisation nette des sols, ainsi que, par tranche de 10 années, un objectif de réduction du rythme de l'artificialisation ».
- **Le PDM doit également être compatible avec le Schéma Régional Climat Air Energie** (art. L.1214-10 du Code des transports) avec lequel doivent être compatibles le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) et les Plans Climat Air Energie Territoriaux (PCAET).
- Au regard de l'article L.1214-10 du Code des transports, **les schémas de cohérence territoriale (SCoT), les schémas de secteur et les plans locaux d'urbanisme (PLU) doivent être compatibles avec le Plan de Mobilité.**
- Le PDM doit être **obligatoirement** décliné par des Plans Locaux de Mobilités (PLM) portés par des EPCI ou syndicats mixtes (les communautés de communes étant exemptées). Les PLU doivent être compatibles avec ces Plan Locaux de Mobilités.

¹⁵ Article L1214-15 du Code des transports.

¹⁶ Autres membres du Collège des représentants d'employeurs et organismes consulaires : MEDEF, CPME, U2P et AUDE.

¹⁷ Article L1214-24-1 du Code des transports « II - Le projet de modification, élaboré en concertation avec les autorités détentrices des pouvoirs de police de la circulation et du stationnement, est ensuite soumis pour avis à ces dernières ainsi qu'aux conseils municipaux, aux conseils départementaux, aux organes délibérants des groupements de collectivités territoriales compétents en matière de déplacements et à la métropole du Grand Paris. Le projet est, en outre, soumis à une procédure de participation du public, conformément au II de l'article L. 123-19-1 du code de l'environnement. Les modifications sont arrêtées par l'organe délibérant du conseil régional d'Ile-de-France ».

La CCIR insiste sur l'importance de la coordination et de l'articulation du PDM avec les documents d'urbanismes (SDRIF-E, SCoT, PLU...), à l'élaboration desquels elle est associée de plein droit.

Elle rappelle que s'assurer de la compatibilité du PDM avec le SDRIF-E est essentiel puisque ce dernier fédère l'ensemble des politiques publiques régionales et définit notamment l'aménagement du territoire, la localisation des zones d'habitats et d'emploi et l'armature des infrastructures de transports.

Au niveau local, elle appelle à une prise en compte effective des enjeux de mobilité dans les SCoT et les PLU(i).

Elle rappelle l'importance de s'assurer de la compatibilité du PDM avec les documents de planification traitant de la protection de l'environnement et de veiller à la cohérence des objectifs fixés.

De nombreux documents traitent de ces sujets au niveau régional et local : le Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie d'Île-de-France (SRCAE) qui définit le cadre au niveau régional et doit être décliné localement en Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET), le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA), mais aussi des schémas volontaires et facultatifs élaborés par les collectivités locales, comme le Schéma régional énergie. Si des liens de compatibilités sont prévus, les dates d'élaboration ne sont pas toujours accordées.

La CCIR alerte sur la nécessité de veiller à la cohérence des objectifs fixés dans ces différents documents pour pallier le manque de lisibilité susceptible d'entraîner des difficultés, voire des blocages lors de leur mise en œuvre.

Partie 2

UN CHAMP D'ACTION ÉTENDU POUR LE PLAN DE MOBILITÉ EN ILE-DE-FRANCE



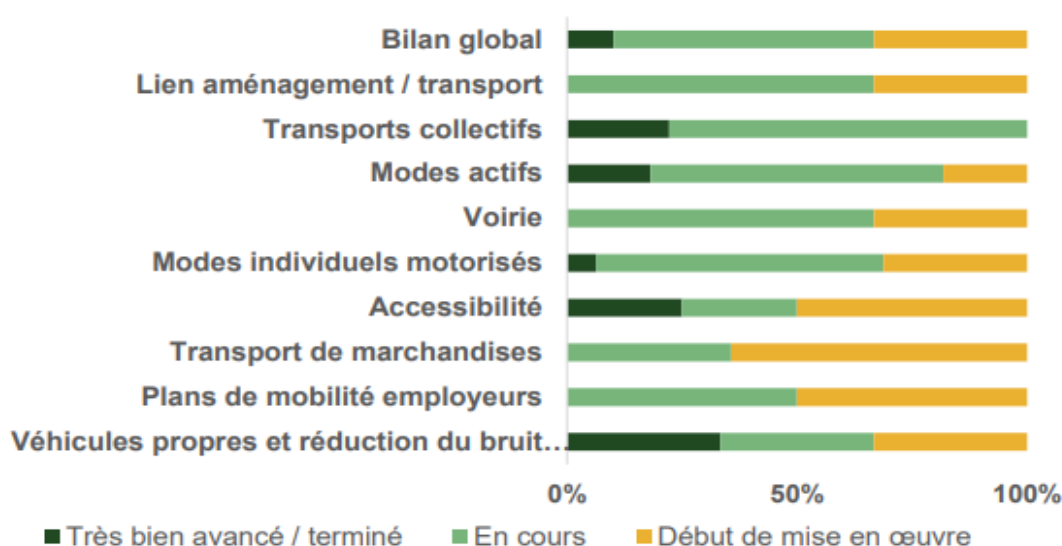
1. UN BILAN CONTRASTÉ POUR LE PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS 2010-2020

Dans son rapport d'évaluation de 2021, IDFM a dressé le bilan des actions qui ont été mises en œuvre sur l'ensemble du territoire francilien et déterminé l'avancée des 9 défis retenus.

Les objectifs fixés par le PDUIF 2010-2020 étaient ambitieux et reflétaient la volonté politique locale de positionner l'Île-de-France à l'avant-garde des objectifs nationaux. De fait, ces objectifs répondaient déjà fortement au nouveau cadre fixé par la LOM.

Au terme du rapport, il est estimé que fin 2021 les 2/3 des actions étaient bien engagées, voire terminées.

Bilan des actions menées entre 2010 et 2020



Source : Ile-de-France Mobilités, décembre 2022

Les plus avancées concernent le développement des transports collectifs et l'accroissement de l'usage du vélo. Cette réussite est notamment due au fait qu'elles ont :

- concentré la quasi-totalité de l'action publique,
- bénéficié d'un pilotage clairement établi et de financements de la part de la Région ou d'IDFM.

Parmi les actions les moins avancées, on relèvera celles relatives à l'accessibilité de la voirie et au transport de marchandises.

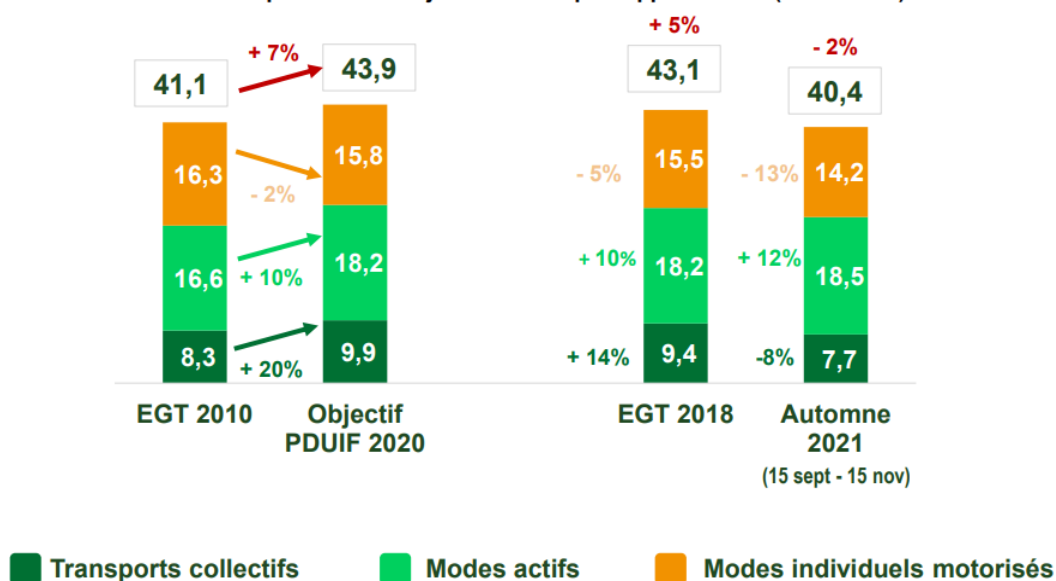
Par ailleurs, l'émergence de nouvelles technologies et de services de mobilité d'initiative privée est parfois venue percuter l'action publique, notamment avec l'émergence des véhicules « en free-floating », autrement dit sans point d'attache fixe (trottinettes, vélo et scooter électriques...).

Le bilan reste globalement positif. Dans l'ensemble, les objectifs du PDUIF liés à la réduction de la voiture thermique et à l'accroissement des déplacements des modes actifs ont été atteints voire dépassés :

- les actions menées ont conduit à une baisse de l'usage de la voiture de 13 % (le PDUIF prévoyait une baisse de 10 %),
- l'usage des modes actifs (vélo et marche) a augmenté de 12 % (le PDUIF prévoyait une hausse de 10 %).

En matière de transports collectifs, la poursuite des objectifs et l'évolution des déplacements a été bouleversée par la crise sanitaire. Alors qu'en 2018 on observait une hausse de +14 % des déplacements en transports collectifs, s'approchant de l'objectif de +20 % fixé par le PDUIF, c'est finalement une diminution de l'utilisation des transports collectifs de l'ordre de 8 % qui a été constatée à l'automne 2021. Une reprise à la hausse semble se dessiner, mais l'enjeu de l'attractivité des transports en commun a très clairement pris une nouvelle dimension.

Evolution des déplacements en jour ouvrable par rapport à 2010 (en millions)



Source : IDF Mobilité, décembre 2022

2. UN CHOIX DE DOUZE ORIENTATIONS POUR LE PLAN DES MOBILITÉS EN ÎLE-DE-FRANCE

En tenant compte de ce bilan et pour répondre au nouveau cadre législatif dans un contexte de crise énergétique et environnementale accentué, le Conseil d'administration d'IDFM a adopté 11 orientations thématiques¹⁸ pour le futur « Plan Mobîdf ».

Ces orientations englobent un large panel de thématiques qui visent à aborder l'organisation de la mobilité dans son ensemble :

- Poursuivre le développement de **transports collectifs** attractifs.
- Conforter la dynamique en faveur de l'usage du **vélo**.
- Développer des plans en faveur de la marche à l'échelle des territoires.

¹⁸ Déclaration d'intention au titre des articles L.121-8 et 125-5 du Code de l'environnement du 14 décembre 2022 et décision du Conseil d'administration du 25 mai 2022, n°144-1.

- Mieux **partager la voirie** urbaine.
- Fixer une nouvelle feuille de route pour **l'accessibilité** de la chaîne de déplacements.
- Mieux adapter les politiques de **stationnement** aux contextes territoriaux.
- Favoriser la **transition énergétique** des parcs de voitures, de véhicules utilitaires et de poids lourds.
- Rendre **le réseau magistral¹⁹ et le réseau routier** d'intérêt régional plus multimodaux, fiables et innovants.
- Faciliter l'accès des Franciliens **aux services de la mobilité**.
- Renforcer **le management de la mobilité** par les employeurs.
- Repenser l'organisation du transport de **marchandises**.

Cette approche thématique est complétée par une orientation en matière de gouvernance :

- Renforcer la **gouvernance** pour soutenir la dynamique collective d'action.

La diversité de ces orientations et la fixation d'objectifs ambitieux témoignent de la volonté d'IDFM de faire du Plan Mobîdf un véritable outil susceptible de répondre à l'ensemble des problématiques rencontrées en matière de mobilité.

3. DES ORIENTATIONS STRATÉGIQUES POUR LES ENTREPRISES ET LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DU TERRITOIRE

La question de la mobilité a toujours fait partie des préoccupations majeures des entreprises. Elle revêt une importance particulière en Île-de-France, région-capitale **qui concentre 23 % des emplois nationaux avec près de 1 354 700 entreprises et qui produit 31 % du PIB français²⁰**.

Premier bassin d'emploi européen, avec près de 12,3 millions d'habitants et une densité de population de 1 022 habitants par km², l'Île-de-France doit relever de nombreux défis. La mobilité des personnes et le flux de marchandises en facilitant les échanges, contribuent à façonner des modes de vies et dessiner les pourtours de l'économie, notamment en milieu urbain.

Depuis le début de la crise sanitaire, les Franciliens aspirent à plus de **proximité** dans leurs déplacements avec une meilleure accessibilité à leurs emplois et aux zones commerciales et de loisirs. Ils plébiscitent de plus en plus **la livraison** à domicile, ce qui implique une réflexion autour de la logistique urbaine.

Les entreprises doivent prendre en compte l'ensemble de ces aspirations de leurs salariés et de leurs clientèles et gérer les problématiques d'approvisionnement et de livraison.

Les douze orientations fixées par IDFM couvrent des enjeux essentiels pour les entreprises et doivent être traitées au sein du Plan Mobîdf pour assurer un développement économique durable du territoire régional.

Comme mis en avant dans le cadre du questionnaire soumis par IDFM aux acteurs de la mobilité, la CCIR rappelle ici les principales priorités sur lesquelles elle a tenu à mettre l'accent.

¹⁹ Définition : réseaux d'infrastructures (voies ferrées, autoroutes, voies rapides) qui assurent les déplacements des personnes et des marchandises à l'échelle de la Région.

²⁰ Chiffres clés de la Région Île-de-France 2022, CCI Paris Ile-de-France, Institut Paris Région et Insee Ile-de-France.

Elle en identifie six comme étant plus particulièrement prioritaires pour les entreprises :

- **Poursuivre le développement de transports collectifs attractifs**

Cette amélioration doit concerner notamment la régularité des transports ferrés, la qualité de service, la prise en compte des horaires décalés et les conditions d'accès aux gares et stations (à pied, à vélo, en bus, en voiture). La réussite de l'intégration du Grand Paris Express dans le réseau de transports en commun est un enjeu majeur pour garantir l'attractivité future des transports collectifs franciliens et améliorer l'accessibilité des zones d'emploi.

- **Mieux partager la voirie urbaine**

Il s'agit d'assurer un partage optimal de la voirie notamment via le traitement des difficultés de cohabitation entre les vélos et les véhicules motorisés et entre les piétons, vélos et trottinettes. L'espace public doit être redéfini et régulé pour réserver de l'espace pour l'organisation des livraisons et pour les agréments comme des plantations, des espaces de convivialité ou des terrasses.

- **Rendre le réseau magistral et le réseau routier d'intérêt régional plus multimodaux, fiables et innovants**

La route continuera à jouer un rôle essentiel pour la mobilité régionale, en matière de transport de marchandises évidemment, mais aussi pour les professionnels mobiles et pour les salariés vivant ou travaillant dans des zones moins denses ne disposant pas d'accessibilité en transport en commun. Il est donc fondamental de poursuivre l'optimisation du réseau routier (augmentation du nombre de voies sur les axes principaux, bouclage des grands axes de contournement, accessibilité des sites multimodaux de marchandises et des gares) tout en accompagnant sa transformation : développement de voies réservées aux bus, cars express et au covoiturage, réduction du bruit, amélioration de la sécurité routière, développement d'un réseau de bornes d'avitaillement en énergies alternatives, etc.

- **Favoriser la transition énergétique des parcs de voitures, de véhicules utilitaires et des poids lourds**

Pour répondre aux attentes sociétales en matière de lutte contre la pollution de l'air et dans le cadre de la mise en place de la ZFE-m, les professionnels ont besoin d'information et d'accompagnement en vue d'accélérer cette transition.

- **Renforcer le management de la mobilité par les employeurs**

Les entreprises ont besoin d'améliorer l'accessibilité de leurs locaux par les transports en commun, à pied ou à vélo. Ce sont des critères qui contribuent à rendre les entreprises attractives et à limiter les besoins de déplacements en lien avec le travail.

- **Repenser l'organisation du transport de marchandises**

Le PDUIF s'était intéressé à l'enjeu logistique, mais uniquement sous l'angle de la préservation des grands sites multimodaux. Son bilan montre que les objectifs fixés n'ont pas été atteints. La LOM a renforcé le rôle du PDM sur la thématique logistique, c'est une

des « nouveautés » principale du plan à prendre en compte pour les acteurs économiques. La CCIR consacre un paragraphe spécifique à cette thématique dans la partie III.

Parmi les autres orientations proposées, la CCIR souhaite également attirer l'attention sur deux thématiques qui cristallisent de nombreux enjeux pour les entreprises :

- **Mieux adapter les politiques de stationnement aux contextes territoriaux**

L'accessibilité des principaux pôles d'activités économiques et le développement des nouvelles formes de mobilités dépendent de la politique de stationnement qui devra adapter les modalités d'organisation du stationnement selon les typologies de quartier, notamment dans les quartiers commerciaux et les zones d'activités. Il s'agit d'une préoccupation majeure pour toutes les entreprises qui doit être déployée dans le Plan de Mobilité pour s'adapter aux problématiques rencontrées par les acteurs économiques afin d'accueillir le public et faciliter l'accès de leurs locaux pour les salariés.

- **Fixer une nouvelle feuille de route pour l'accessibilité de la chaîne de déplacements**

La mise en accessibilité de la voirie et des transports en communs pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR) est essentielle. Le futur PDM doit fixer des objectifs chiffrés clairs et mener un travail avec les collectivités pour accélérer et prioriser les aménagements nécessaires pour améliorer les déplacements.

Malgré la pertinence de ces orientations, la CCIR estime qu'elles ne prennent pas suffisamment en compte les grands enjeux du monde économique en matière de mobilité. Elle propose donc dans la partie III ses recommandations pour améliorer la prise en compte de trois enjeux stratégiques pour l'économie francilienne. Enfin, elle souhaite mettre l'accent sur l'émergence de nouveaux enjeux en matière de déplacements domicile-travail essentiels à prendre en compte dans le futur PDM, c'est l'objet de la partie IV.

Partie 3

**TROIS ENJEUX STRATÉGIQUES
POUR L'ÉCONOMIE**



1. AMÉLIORER LA PRISE EN COMPTE DE LA LOGISTIQUE

La logistique en Île-de-France représente un flux annuel de plus de 217 millions de tonnes de marchandises transportées. **C'est une filière essentielle pour le service rendu à la population et aux entreprises, mais aussi pour le développement économique et l'emploi francilien.**

Avec 12 millions d'habitants et 1 354 700 entreprises, l'Île-de-France représente le premier territoire logistique de France. L'enjeu est de satisfaire les besoins de consommation et d'approvisionner une concentration d'activités économiques en matières premières et en marchandises, tout en tenant compte des contraintes d'un territoire densément peuplé et urbanisé.

L'essor du e-commerce accompagne les demandes de livraison chez les consommateurs qui expriment des besoins de proximité couplés à de fortes exigences de délais, surtout en zone dense. Ils expriment également un rejet croissant des nuisances attribuées à la logistique. Ainsi, si le secteur de la logistique urbaine apparaît comme un puissant levier de croissance économique, il doit également faire face à des attentes contradictoires et engager une profonde mutation.

L'enquête TMV-IDF du LAET²¹ a établi que pas moins de 4,3 millions de livraisons et enlèvements de marchandises ont lieu chaque semaine dans les entreprises franciliennes (hors flux de services urbains comme les déplacements des particuliers pour des achats ou le retrait des déchets ménagers). **C'est donc un enjeu important des politiques de mobilités franciliennes.** Or, on l'a vu dans le bilan du PDUIF, cet enjeu a très peu été pris en compte jusqu'à présent dans les politiques publiques. Les évolutions législatives récentes visent à renforcer cette implication, mais on observe encore une forte réticence des acteurs locaux à se saisir des enjeux liés à la filière.

Le transport est le fondement de l'activité logistique, avec des enjeux en matière de fluidité de la circulation, de stationnement et d'accessibilité aux pôles de consommation et aux zones d'activités économiques.

En Île-de-France, chaque année, de 210 à 230 millions de tonnes de marchandises sont transportées. Le mode routier représente 91 % des tonnages, le mode fluvial 7 % et le mode ferroviaire 2 %²².

L'intensité logistique dans les cœurs urbains tend à croître année après année. La prise en compte de la livraison du dernier kilomètre devient une nécessité compte tenu des attentes des habitants en termes de consommations (circuits courts, e-commerce, commerces alimentaires de proximité,...).

Selon les chiffres publiés par le Comité d'analyse stratégique, la livraison du dernier kilomètre est la plus coûteuse mais c'est aussi celle qui a le plus de valeur. A l'échelle nationale, cela représente 20 % du trafic, occupe près de 30 % de la voirie et est à l'origine de près de 28,7 % des émissions de gaz à effet de serre²³.

²¹ Enquête « Transports de marchandises en ville » du laboratoire Aménagement, économie, transports (université de Lyon). 2014.

²² « Fret et logistique dans l'ouest francilien, état des lieux », Institut Paris Région, décembre 2021.

²³ « Note d'analyse 274 – Pour un renouveau de la logistique urbaine », Centre d'analyse stratégique, avril 2012 et Chiffres clés du transport- Édition 2022.

S'il faut relever que la transition des flottes est déjà bien avancée dans le secteur logistique, l'enjeu de la transition écologique de la filière reste fort et nécessite un accompagnement des pouvoirs publics notamment dans le cadre de la promotion du report de la part modale des transports routiers vers des modes moins polluants comme la voie d'eau ou ferrée. Ainsi, la réflexion autour du développement de solutions spécifiques et innovantes doit être guidée par les impératifs des transitions écologique, énergétique et numérique.

Par ailleurs, l'activité requiert le développement d'entrepôts et centres logistiques dont le nombre et la localisation sont des enjeux forts pour la gestion des mobilités sur le territoire et l'atteinte des objectifs de réduction de la pollution et des émissions de CO₂ liées aux transports.

Si l'organisation de la filière repose essentiellement sur des acteurs privés, dans le champ concurrentiel, beaucoup de ces enjeux dépendent de décisions publiques et mériteraient d'être mieux pris en compte dans la planification régionale. La CCIR appelle à aborder la logistique de manière plus approfondie dans le Plan Mobîdf en intégrant à la fois les problématiques liées à la réglementation de la circulation et du stationnement et la nécessité de structurer l'armature logistique afin de faire évoluer les chaînes de déplacements en réduisant les distances parcourues et en développant l'intermodalité et le verdissement des flottes.

1.1. PRENDRE EN COMPTE LES BESOINS SPÉCIFIQUES DE LA LOGISTIQUE EN MATIÈRE DE CIRCULATION ET DE STATIONNEMENT

La fluidité de la circulation et la politique de stationnement ont un fort impact sur le développement et l'organisation de la logistique urbaine. Si le SDRIF-E définit l'armature des infrastructures de transport, le PDM joue un rôle essentiel dans l'organisation des mobilités et la gestion de ces voiries.

La CCIR recommande d'inscrire au sein du PDM des actions visant à :

- **L'amélioration de la gestion des infrastructures routières** (entretien, sécurisation, bouclage rocade...).
- **L'harmonisation des réglementations marchandises**
Une expérimentation est en cours, avec l'outil bac-idf.fr qui cartographie les réglementations liées aux stationnements et à la logistique urbaine pour la rendre plus lisible entre les communes et leur permettre d'harmoniser leurs arrêtés de manière temporaire, comme pour une période de Jeux Olympiques et Paralympiques (JOP), ou plus définitive.
- **L'élaboration des chartes locales relatives aux marchandises, qui peuvent être subventionnées via les Certificat d'Economies d'Energie (CEE).**
Le programme Interlud participe, par exemple, à engager le dialogue entre les professionnels publics et privés dans les territoires.
- **La facilitation du stationnement des professionnels via :**
 - la création d'aires de livraisons en zones dense ;
 - la définition d'une tarification différenciée pour les professionnels en mettant en place un système de gratuité ou en accordant la possibilité aux entreprises des départements de Grande Couronne intervenant à Paris de bénéficier de la carte

- « Professionnel mobile » pour pouvoir stationner dans la capitale, comme cela a été fait pour les entreprises de Petite Couronne ;
- l'harmonisation des règles de stationnements entre les différentes collectivités ;
- l'aménagement des horaires de livraisons pour répondre aux enjeux de réduction du bruit.

Cela étant, la logistique devra progressivement intégrer les nouvelles exigences de végétalisation et d'installation d'énergies renouvelables sur les bâtiments qui lui sont dédiés dès lors qu'ils dépassent 500 m² d'emprise au sol²⁴.

1.2. CONTRIBUER AU « DROIT DE CITÉ DE LA LOGISTIQUE » EN ÎLE-DE-FRANCE

La CCIR a récemment publié ses propositions sur les enjeux liés au foncier logistique « *Pour un droit de cité de la logistique en Ile-de-France* ». Elle y appelle à assurer une bonne coordination des enjeux liés au transport de marchandises dans le futur PDM et le SDRI-E. Elle rappelle ici les principales orientations qui lui semblent devoir être prises en compte par le plan Mobîf notamment le renforcement de l'objectif de maintien des sites multimodaux et l'incitation des collectivités à porter des projets logistiques au sein de leur territoire.

Par ailleurs, la CCIR compte sur le PDM pour engager une amélioration des conditions ferroviaire en Île-de-France et faciliter l'accès aux sillons pour le transport de marchandises.

1.3. FAVORISER L'INTERMODALITÉ TOUT AU LONG DE LA CHAÎNE LOGISTIQUE

L'incitation à utiliser davantage les modes alternatifs à la route, implique l'existence de plateformes multimodales adaptées. Il s'agirait de sanctuariser/préserver **les emprises multimodales** et les terminaux embranchés en favorisant la réalisation de nouveaux embranchements fer/fluviaux/route. La chaîne logistique pourrait être renouvelée et limiter ses impacts en matière d'émissions grâce à l'intermodalité.

Pour aller dans ce sens, **le PDM est enrichi d'un Schéma Volontaire de desserte fluviale et/ou ferroviaire afin de préserver les infrastructures logistiques et garantir la capacité future à agir et à développer l'intermodalité**. Ce schéma « identifie notamment les quais utilisables pour les transports urbains de marchandises et de passagers par la voie d'eau, les emplacements possibles pour les différents modes d'avitaillement afin d'assurer, en particulier, la multi modalités de ces avitaillements, les zones et les équipements d'accès au réseau ferré, leurs principales destinations et fonctionnalités ainsi que l'articulation avec les équipements logistiques existants et futurs²⁵ ».

L'existence de ce Schéma peut inciter les acteurs à prendre part au développement du transport fluvial et/ou ferroviaire. La CCIR appelle à intégrer ces dispositions directement au sein du PDM pour renforcer leur portée juridique et leur opposabilité.

²⁴ Article L.171-4 et suivants du Code de construction de l'habitation issus de la loi Climat et de la loi ENR n° 2023-175 du 10 mars 2023.

²⁵ Article L.1214-2-2 du Code des transports.

1.4. ENCOURAGER LE VERDISSEMENT DES FLOTTES DE VÉHICULES UTILITAIRES ET POIDS LOURDS

La création et le renforcement des restrictions de circulation au sein de la ZFE-m et les objectifs de verdissement des flottes imposés par la LOM rendent nécessaire l'accompagnement des entreprises pour favoriser la transition énergétique des véhicules. Les enjeux pour les véhicules utilitaires et les poids lourds sont particulièrement importants.

La CCIR recommande d'améliorer l'accompagnement et l'information des professionnels en développant notamment **un guichet unique des aides** visant à faire connaître les aides financières et fiscales dont les professionnels pourraient bénéficier pour investir dans les véhicules à faibles émissions et accélérer la transition énergétique.

Elle alerte sur **la carence en matière d'offre de véhicules propres**, notamment pour les véhicules utilitaires et les poids lourds. Elle insiste sur la nécessité d'adapter les calendriers de la ZFE-m à l'offre de véhicules disponibles et de prévoir des dérogations adaptées.

Par ailleurs, pour pallier ces difficultés, il conviendrait de :

- Développer une politique en faveur de l'innovation et favoriser les expérimentations notamment dans les mobilités hydrogènes et BioGNV.

La CCI de Seine-et-Marne est très investie sur ce sujet. En 2021, elle a mené plusieurs actions en faveur de la promotion du BioGNV et de l'hydrogène en réalisant notamment :

- une étude de potentiel auprès des entreprises du Provinois quant à la mobilité (bio) GNV (2021),
- 20 pré-diagnostics motorisation GNV (2021),
- 2 masterclass : « Comment passer à la motorisation électrique ou à la motorisation bio GNV ? » (2021) et les perspectives de la mobilité hydrogène » (2022).

En parallèle, elle a contribué à lancer le Club « Cap vers le bio GNV 77 » avec le département 77, GRDF, GRT GAZ et le syndicat départemental des énergies (SDESM).

La CCID des Yvelines a mis en place en 2021 un partenariat avec GRDF (2021-2025) pour informer et sensibiliser les entreprises des principaux bassins d'emploi du département aux mobilités propres et au bioGNV. Deux études de faisabilité d'installation des stations publiques de ravitaillement du GNV et bioGNV ont été faites et 262 entreprises avec flottes des véhicules utilitaires, bus ou camions ont été sensibilisées.

- Permettre l'usage des bio-carburants (B100, HVO...) qui contribuent à diminuer les émissions de particules fines.
- Étudier de nouvelles modalités pour la livraison telles que l'utilisation de vélo cargo ou de triporteur (expérimentation de Fedex prévue à l'aéroport de Roissy).

Une attention particulière devra être portée aux nouveaux débats qui s'ouvrent sur la création d'une zone apaisée dans le centre de Paris et sur la sanctuarisation d'une voie sur le périphérique parisien après les JOP 2024.

2. INTÉGRER LA BONNE DESSERTE DES COMMERCE ET DES ZONES ACCUEILLANT DES COMMERCE

Les achats constituent le deuxième motif de déplacement après les trajets domicile-travail. 80 % des achats sont réalisés dans la zone de résidence (en centre-ville ou en périphérie)²⁶.

La bonne desserte des zones commerciales est donc un enjeu essentiel tant pour les habitants que pour l'économie locale. Elle constitue par ailleurs un enjeu majeur dans l'animation des centres urbains et le développement des zones de commerces.

Les enjeux de mobilité pour le commerce portent à la fois sur :

- la facilité d'accès des zones commerciales par la clientèle ;
- la gestion des approvisionnements et des livraisons ;
- l'accès des salariés, y compris en horaires décalés.

S'il n'est pas question de remettre en cause les objectifs de limitation de la pollution et de transition climatique visés aujourd'hui par les politiques publiques en matière de mobilité, la CCIR plaide cependant pour une meilleure prise en compte des impacts sur le commerce des mesures proposées, notamment de celles conduisant à des restrictions de circulation.

Il apparaît indispensable de prendre en compte leurs impacts socioéconomiques et d'offrir des alternatives durables adaptées pour la desserte de ces zones propices au commerce et l'organisation de leurs activités.

C'est un enjeu essentiel des politiques locales devant constituer une orientation à part entière du Plan Mobîdf, au même titre que l'organisation du transport de marchandises.

Le PDM doit ainsi contribuer à améliorer l'accessibilité des espaces commerciaux afin de garantir leurs approvisionnements et livraisons, l'accès de leurs salariés et leur assurer un bon taux de fréquentation. La qualité de ces dessertes joue un rôle significatif en termes de dynamisme économique et d'attractivité tant des centres urbains que des zones périphériques. Elle peut contribuer à résoudre des problèmes tels que la saturation des accès, un taux de vacance élevé, la désertification de certaines zones, etc.

2.1. REPENSER LE STATIONNEMENT SUR VOIRIE

La CCIR met en avant quelques pistes d'actions prioritaires :

- **Augmenter les espaces réservés aux professionnels**

L'adaptation des modalités d'organisation du stationnement dans les quartiers commerciaux et les zones activités est une nécessité. En raison de leur forte concentration et de leurs besoins d'approvisionnement quotidien, un plus grand nombre de places doivent être réservées aux livraisons.

²⁶ « Mobilités et commerces : Quels enseignements des enquêtes déplacements ? », Cerema, juin 2020.

A titre d'exemple, à Paris, face à la suppression annoncée de 70 000 places de stationnement sur voirie (sur 140 000), la CCID 75 a proposé en 2021 de doubler les espaces réservés aux professionnels. Elle appelle à préserver les 9 000 aires de livraison actuelles et à les compléter par 9 000 nouvelles dédiées au stationnement des professionnels qui circulent dans Paris, pour répondre aux besoins des habitants, des commerces et des entreprises²⁷.

Il pourrait être envisagé d'étendre à toutes les zones urbaines, la mesure prévue dans la Charte « Logistique urbaine durable » de Paris de donner la possibilité à tout commerçant de demander l'implantation d'une aire de livraison à moins de 100 mètres d'un point de vente. Ces dispositifs sont nécessaires pour pacifier la voirie en évitant le stationnement sauvage, en double file et dangereux pour les usagers de la route comme pour les livreurs.

- **Maintenir des places de stationnement pour les clients à proximité des grandes zones dédiées au commerce**

Face aux exigences de transition écologique, la CCIR appelle à changer les mentalités en développant des solutions alternatives à la voiture pour l'accès des clients aux espaces commerciaux. Elle estime toutefois nécessaire de maintenir un nombre de places suffisant pour assurer leur bonne desserte, en centre-ville et en périphérie, tout en intégrant les nouvelles exigences prévues par la loi Climat et Résilience et la loi ENR précitées (ombrières, toitures végétalisées, panneaux photovoltaïques, etc.).

2.2. OPTIMISER LE PARTAGE DE L'ESPACE PUBLIC EN INTÉGRANT LA LOGISTIQUE

Les règles de gestion de l'espace public s'avèrent être parfois en décalage par rapport aux pratiques et aux besoins évolutifs de la mobilité. Revoir ces règles semble indispensable pour que les livraisons puissent s'effectuer de façon plus fluide et sans perturber les autres occupants de l'espace public urbain.

Cette réorganisation peut consister à développer le partage temporel avec certains créneaux horaires où les voies seraient réservées aux véhicules de livraison.

Le recours à la consigne de retrait et d'envoi de colis peut être un moyen efficace pour contrôler les flux de livraisons du e-commerce, réduire le nombre de points de livraison et réduire le nombre de camions qui se déplacent en zone dense.

Dans un espace repensé pour faciliter la cohabitation des commerçants, des résidents et des professionnels, l'environnement apparaît comme étant plus soigné et plus propice au développement économique.

²⁷ « Nos paris pour Paris 2021 - Propositions de la CCI Paris pour faciliter la mobilité des professionnels », 2021.

2.3. MIEUX ENCADRER LES DIFFÉRENTS DISPOSITIFS DE RESTRICTION DE LA CIRCULATION

• Prévenir les impacts de la ZFE-m

Le développement de la ZFE-m va modifier l'accessibilité de l'agglomération parisienne. Le commerce est particulièrement touché, tant pour le commerce de proximité dans les centres-villes que pour les zones commerciales en périphérie. La CCIR suit attentivement sa mise en œuvre et rend des avis à chaque étape de renforcement des restrictions. En lien avec la MGP, elle a travaillé sur l'impact de la ZFE sur les artisans commerçants.

Dans ce contexte, elle souligne la nécessité d'accompagner le développement des mobilités alternatives et de prévoir des aides et des dérogations adaptées à l'offre de véhicules disponibles, notamment pour les professionnels ayant des besoins spécifiques (camions frigorifiques) et pour lesquels il n'existe pas de véhicules alternatifs. Elle demande la révision du calendrier pour tenir compte de l'offre de véhicules propres disponibles et du développement du réseau de bornes d'avitaillement en énergie alternative.

La question de l'accessibilité des zones de chalandise se pose également. Des clientèles ne pouvant acquérir un véhicule aux normes et situées en dehors de l'A86, ne pourront pas accéder aux commerces se situant à l'intérieur. Les clients privés à terme de l'utilisation de leur voiture seraient-ils contraints à être livrés ? Une étude d'impact mériterait de procéder à une évaluation et une mise en perspective en termes de perte de clientèles et de risque d'exclusion sociale.

La CCIR a développé avec GRDF, Enedis, la MGP et d'autres partenaires franciliens une plateforme ma-zfe.fr pour faciliter la transition vers une mobilité propre pour les professionnels avec notamment une simulation des aides financières mobilisables et un comparatif du coût total au kilomètre parcouru et des émissions de CO₂ en fonction des énergies utilisées.

29

• Limiter le développement des « zones 30 km/h » à certains secteurs

Si elles peuvent se justifier dans certains quartiers, la CCIR s'oppose à ce que la vitesse maximale soit uniformément limitée à 30 km/h dans toutes les villes. Elle juge notamment déraisonnable que les grands axes de circulation parisiens soient intégrés dans le périmètre limité à 30 km/h²⁸.

• Encadrer le développement de zones à trafic limité (ZTL)

Une ZTL est un dispositif sans définition normée en France, s'appuyant sur des compétences volontaires du maire inscrites au Code général des collectivités territoriales en matière de police de la circulation. Il vise à limiter le nombre de véhicules motorisés dans une zone pour l'« apaiser » et donner plus de place aux autres usages de l'espace public (marche, vélo, commerces,...). Il reste peu développé en France et inexistant à ce jour en Ile-de-France. La ville de Paris a prévu d'en créer une, dénommée « zone apaisée » au cœur de Paris à l'horizon 2024. L'objectif affiché est d'interdire le trafic de transit des véhicules motorisés. Les modes actifs tels que les vélos ne seront pas concernés ainsi que les véhicules bénéficiant de dérogations (secours, bus, taxis, VTC, carte mobilité inclusion, etc.) Le trafic de destination restera autorisé : personnes résidant ou travaillant dans la zone + leurs invités/clients.

²⁸ « Nos paris pour Paris 2021 - Propositions de la CCI Paris pour faciliter la mobilité des professionnels », 2021.

La CCIR appelle les élus à prendre en compte l'attractivité des centres-villes, qui repose beaucoup sur l'animation commerciale. Elle met en avant le risque réel de « muséification » de Paris à trop multiplier les restrictions pesant sur l'activité économique. Elle appelle à une concertation approfondie avec les professionnels et les unions commerciales avant toute mise en place de restrictions d'accès et de circulation. De plus, le chevauchement des zonages entre les différents dispositifs de restriction conduit à un manque de lisibilité et nuit à l'appropriation et à la bonne mise en œuvre des dispositifs.

2.4. PROFITER DU GRAND PARIS EXPRESS POUR SAISIR DE NOUVELLES OPPORTUNITÉS COMMERCIALES

Le Grand Paris Express prévoit 353 projets d'aménagement situés dans les 68 quartiers de gare. Parmi les 32 millions m² programmés, environ 20 millions restent à bâtir. Le commerce et les services en gares concerneront 45 gares, soit 12 000 m², gérés par un concessionnaire unique dont le choix interviendra début 2024²⁹. C'est l'occasion de profiter de cette dynamique pour intégrer de nouveaux commerces dans des surfaces adaptées aux nouveaux modes de consommation dans des lieux facilement accessibles par les salariés et les clients. Il s'agira également de développer des liens entre ces nouveaux espaces et les centres urbains alentour afin de leur faire profiter d'une fréquentation accrue.

3. APPRÉHENDER LES ENJEUX LIÉS AU TOURISME

Les orientations proposées pour le Plan Mobîdf ne mettent pas en avant l'enjeu touristique pourtant essentiel à l'économie territoriale.

Or, Paris Île-de-France fait partie des métropoles économiquement et touristiquement attractives avec près de 50 millions de touristes reçus en 2019. Elle dispose de ce fait d'infrastructures lui permettant d'accueillir régulièrement des grands événements qu'ils soient d'affaires (salons, congrès...), culturels (expositions, « fashion week »...), politiques/diplomatiques (sommets internationaux) ou sportifs (Coupe du monde de Rugby, JOP).

Ces événements génèrent d'importantes retombées économiques sur le territoire qui profitent à des dizaines de milliers d'entreprises de secteurs liés à l'activité touristique (hôtellerie, restauration, shopping, transport, événementiel, tourisme de loisirs...).

Près de 84 % des touristes empruntent les transports en commun quotidiennement pendant la durée de leur séjour. 70 % d'entre eux les utilisent au moins deux fois par jour. Les moyens de transport les plus plébiscités par les touristes demeurent le métro à hauteur de 84 % et le bus à hauteur de 40 %³⁰.

En 2021, les recettes touristiques s'élèvent à 8,4 milliards d'euros pour la destination Paris Île-de-France. Le tourisme est un secteur clé pour l'économie française, représentant 7 % à 8 % du PIB et 2 millions d'emplois. A Paris, ce secteur représente 15 % des emplois et 13 % du PIB³¹. **Les enjeux étant spécifiques et les retombées économiques majeures pour l'économie locale, la mobilité des touristes doit figurer comme une orientation à part entière au sein du futur Plan des Mobilités.**

²⁹ Conférence Ligne 17, SGP, 9 mars 2023.

³⁰ Etude sur l'utilisation des transports en commun par les touristes de la destination Paris Île-de-France, CRT Paris IDF, RATP, SNCF Transilien, 2013.

³¹ Chiffres clés de la Mairie de Paris, 2019.

Afin de faciliter les déplacements de ces touristes, la CCIR estime qu'un travail de fond doit être mené sur l'expérience « voyageur » et plus particulièrement sur la lisibilité de l'offre de tarification et la billettique.

→ **Le Plan des Mobilités doit en premier lieu encourager l'amélioration de l'information voyageur en amont des déplacements et sur site :**

- **Développer des outils numériques pour faciliter les itinéraires**

Le développement d'un l'outil « Mobility as a service » (MaaS) en plusieurs langues, pourrait contribuer à améliorer la qualité de service en matière de mobilités. Cet outil permettrait aux utilisateurs, et notamment aux touristes, d'organiser, de réserver et de payer un trajet en ayant recours à plusieurs modes de transport depuis une plateforme unique. Le MaaS agrège les données concernant toutes les options de déplacements avant de suggérer aux utilisateurs l'itinéraire le plus efficace. Il peut intégrer des données environnementales afin d'inciter à privilégier les modes les plus durables.

En outre, systématiser les informations sur l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (PMR) sur un **outil numérique** est également nécessaire pour faciliter les déplacements des touristes concernés.

- **Accroître l'information des voyageurs et de la signalétique sur site**

Pour faciliter la diffusion des informations liées au trafic et aux perturbations, la CCIR appelle à :

- maintenir une présence minimale du personnel dédié à l'accueil, la vente et l'information en gares et dans les stations ;
- mettre en place une signalétique claire d'orientation pour indiquer les parcours touristiques via l'élaboration de pictogrammes harmonisés et ce à l'échelle de toutes les villes et sites touristiques. Il s'agirait de systématiser une série de logotypes pouvant être compris, toutes nationalités confondues³².

→ **La CCIR estime, par ailleurs, que plusieurs points incontournables pour le développement du tourisme en Ile-de-France doivent être abordés dans le futur PDM :**

- **Favoriser le stationnement des véhicules de tourisme**

Si le développement d'une offre de déplacements alternative à l'usage de la route reste une priorité, il est important de tenir compte des besoins d'une clientèle importante de groupes, qui privilégie les déplacements en car. Le stationnement des autocars se heurte à deux contradictions : la volonté politique de réduire leur présence en cœur de ville et la pression de la demande face à la hausse de la fréquentation touristique.

Pour lutter contre les arrêts intempestifs et illégaux de certains autocaristes et afin de favoriser les déplacements des touristes en garantissant la sécurité des passagers, l'organisation des places de stationnement réservées aux cars de touristes pourrait être optimisée. Le développement d'aires de stationnement ciblées permettrait de mieux encadrer la circulation de ces cars notamment dans l'hyper centre.

³² « *Tourisme et Commerce en Île-de-France : Comment réussir la reconquête des clientèles ?* », prise de position de la CCIR, juin 2021.

De manière plus générale, la CCIR appelle à dédier des places « longue durée » réservées aux seuls cars de touristes, qui voient leur place de plus en plus occupées, notamment aux alentours de la Gare de Bercy, par les bus autocars qui assurent les liaisons express entre les villes (Service librement organisé dit SLO)³³.

Disposer d'un Pass autocars professionnels, couper le moteur à l'arrêt et occuper la place temporairement le temps d'un arrêt et non pas sur une longue durée sont autant de prérogatives imposées aux autocaristes circulant dans Paris. Afin de garantir, le respect de ces règles de stationnement et d'assurer un accès fluide aux places réservées aux autocars, un contrôle accru devrait être mené pour verbaliser les autocaristes professionnels qui enfreignent la réglementation.

En outre, un système de « Dépose-Reprise » pourrait être instauré pour permettre aux autocaristes de déposer les touristes à des endroits stratégiques comme les sites touristiques, les hôtels ou certains commerces qui comptent sur cette clientèle de groupe pour développer leur chiffre d'affaires.

La CCIR appelle à développer des aides financières ou fiscales pour faciliter le renouvellement des flottes par l'achat de bus à faibles émissions (hydrogène, bioGNV...). Cependant, elle relève que, comme beaucoup d'autres professionnels utilisant des véhicules lourds, les autocaristes ont des difficultés à verdir leurs flottes en raison d'une absence d'offre de véhicules adaptés aux exigences de la ZFE-m et aux besoins des autocaristes. Les calendriers de restriction de circulation doivent donc être adaptés en conséquence.

Le 9 mars 2023, une concertation menée par la Ville de Paris sur les autocars a été initiée. La CCIR participe à cette concertation et des ateliers vont être organisés pour mener une réflexion et élaborer une stratégie autour des problématiques liées à la circulation des autocars dans Paris et plus particulièrement à l'aube de l'instauration de la future zone apaisée.

• Renforcer l'accessibilité aux zones touristiques des personnes à mobilité réduite

Paris Ile-de-France accuse un important retard quant à l'accueil des PMR.

En matière d'accessibilité il est nécessaire de distinguer :

- les enjeux liés à l'adaptation des réseaux existants, notamment dans les transports comme le métro qui se révèlent être « ancien » et « non adapté » pour une remise aux normes. Dans un premier temps, les efforts d'adaptation doivent être effectués sur les réseaux de surface (bus et tramway)³⁴ ;
- les enjeux liés aux nouvelles lignes qui doivent intégrer dès leur conception les nouveaux standards en matière d'accessibilité, mais dont les efforts restent à poursuivre, notamment avec la mise en conformité des nouveaux bus et l'insuffisance de places réservées aux PMR.

³³ La loi n° 2015-990 du 6 août 2015, dite « loi Macron », pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques a libéralisé le transport régulier de voyageurs par autocar, dont les conditions d'exercice en France restaient jusqu'alors très cadrées.

³⁴ Il s'agit de l'option déjà privilégiée par la RATP qui dispose d'une dérogation de 99 ans sur l'accessibilité.

Enfin, il est à noter que, même si de nombreux efforts ont été faits pour améliorer l'accessibilité des sites touristiques eux-mêmes, une réflexion doit être faite pour assurer une continuité et une cohérence au niveau du parcours pour s'y rendre.

La CCIR appelle à mener un travail avec les parties prenantes du secteur pour mesurer et renforcer l'accessibilité des sites touristiques.

- **Améliorer la desserte des grands pôles d'entrée en Île-de-France**

Pour accéder aux aéroports ou les quitter, c'est le taxi qui est le transport privilégié par les touristes (à hauteur de 62 % depuis Paris-Orly par exemple). Pour se rendre ou quitter une gare, la place du métro est prépondérante à hauteur de 48 %³⁵.

- **Pour les aéroports**

Il est nécessaire de poursuivre la régulation de l'offre taxi et VTC et d'améliorer la visibilité et des offres alternatives à la route. Une fois finalisé, le GPE offrira une très nette amélioration de l'accès à Orly, CDG et le Bourget. Il permettra de plus une meilleure connexion entre Orly et CDG. **Le projet de développement du CDG Express viendra renforcer cette offre. La CCIR réitère son soutien à cette réalisation, importante pour l'attractivité de Paris vis-à-vis des voyageurs internationaux** et d'affaires et qui permettra de renforcer l'offre globale de transport sur l'ensemble de la plateforme aéroportuaire. Le CDG Express est une solution pour désengorger le trafic existant (RER B et autoroutes) et offrira une alternative fiable et qualitative à la voiture individuelle.

- **Pour les gares ferroviaires**

L'amélioration de la qualité d'accueil et de l'environnement en gare ferroviaire est nécessaire pour encourager les touristes à privilégier les modes de transports plus propres que l'avion.

Il s'agirait surtout de prendre en compte le besoin de sécurité des voyageurs qui possèdent des valises et qui voient leurs déplacements contraints.

L'harmonisation de la signalétique entre les différents gestionnaires des pôles apparaît comme essentiel pour faciliter l'accès aux transports et fluidifier les déplacements au sein des gares et avec les autres pôles d'échanges. Cette signalétique doit être claire, visuelle et polyglotte pour être intégrée par une majorité de voyageurs.

- **Pour les gares routières**

Elles ne sont pas à oublier. C'est une porte d'entrée du territoire pour un nombre non négligeable de visiteurs qui est aujourd'hui délaissée. Si le mode ferroviaire apparaît le plus écologique, le car reste moins polluant que l'avion et répond aux attentes d'une catégorie de visiteurs au budget plus contraint ou en provenance de zones non accessibles en train. Il vient compléter l'offre de transport globale pour les touristes.

³⁵ Etude sur l'utilisation des transports en commun par les touristes de la destination Paris Île-de-France, CRT Paris IDF, RATP, SNCF Transilien, 2013.

- **Intégrer les demandes issues du tourisme d'affaires**

Paris, en tant que ville leader sur le tourisme d'affaires (congrès et salons) doit assurer une desserte correcte aux touristes d'affaires. Une étude sur les besoins de mobilité des clientèles d'affaire menée par le COPIL Congrès et salons en avril 2020 a révélé que pour 79 % des clientèles interrogées, la mobilité et l'accessibilité aux sites sont des critères jugés « importants » ou « décisifs » dans le choix d'une destination. C'est donc un élément de différenciation entre places concurrentes. En ce sens, afin de préserver la compétitivité de la destination dans le secteur de l'événementiel d'affaires, la ligne 17 du Grand Paris Express devant desservir Roissy et le Parc des Expositions de Paris-Nord-Villepinte et du Bourget doit être menée à son terme.

En matière de billetterie, des offres dématérialisées couplées pourraient être développées notamment avec **la création d'un pass transport incluant une entrée pour un congrès ou salon**. Près 76,5 % des visiteurs et exposants interrogés souhaiteraient pouvoir acheter un « pass » donnant accès aux transports en commun franciliens pendant la durée précise d'un événement³⁶.

Une telle offre billettique contribuerait à l'amélioration des conditions d'accueil et de mobilité sur le territoire de ces clientèles à forte valeur ajoutée et renforcerait l'attractivité de la région.

- **Favoriser l'intermodalité notamment avec le développement du tourisme fluvial**

Le développement du tourisme fluvial doit être envisagé pour aborder un tourisme durable en Île-de-France sous un angle différent et favoriser le développement de nouveaux pôles touristiques.

Sur l'ensemble de l'Axe Seine le potentiel de retombées économiques est estimé à près de 130 millions d'euros³⁷. Le transport fluvial est un vecteur d'attractivité du territoire que le PDM doit tendre à développer pour accueillir les touristes et les membres d'équipage.

La CCID 78 s'implique dans le cadre d'une expérimentation qui prévoit l'organisation de croisières sur la Seine avec 12 escales dont Le Pecq, Conflans-Sainte-Honorine, Poissy et Mantes-la-Jolie. La CCI et l'ensemble des acteurs économiques se sont réunis dans un « Club Escales » visant à mettre en place une série d'action pour inciter à consommer local dans la Vallée de la Seine comme la mise à disposition d'un plan shopping établissant un parcours dans la ville escale pour les croisiéristes.

Par ailleurs, la mise en place de navettes régulières sur la Seine offre un potentiel à optimiser. La Seine constitue un axe naturel d'accès à de nombreux sites touristiques dans Paris, le renforcement de l'offre de transport public par la voie d'eau est à considérer comme maillon d'une offre de déplacement durable pour les touristes.

Ainsi, la politique des mobilités doit jouer un rôle clef pour inciter les touristes à se déplacer dans toute l'Île-de-France et pas seulement dans la Ville de Paris. Le développement de l'intermodalité et le développement d'autres formes de mobilités sur le territoire doit contribuer à améliorer l'accessibilité d'autres sites touristiques de la région et favoriser le développement économique territorial.

³⁶ Etude sur les besoins de mobilité des clientèles d'affaires, COPIL Congrès et salons, avril 2020

³⁷ Chiffres clefs 2018 – VNF Bassin de la Seine <https://www.entreprises.cci-paris-idf.fr/web/cci78/croisiere-sur-la-seine-un-tourisme-qui-booste-les-escales>

4. PRÉVOIR SYSTÉMATIQUEMENT UNE CONCERTATION AVEC LES ACTEURS ÉCONOMIQUES ET DES ÉTUDES SOCIO-ÉCONOMIQUES

D'une manière générale, compte tenu de l'impact des mesures développées pour les entreprises, la CCIR souhaite mettre l'accent sur la nécessité, de façon transversale, de :

- Mettre en place une concertation systématique sur les projets, évolutions et innovations en matière de mobilité, de stationnement et de déplacements, au plus près du terrain, avec les acteurs économiques locaux (CCI, CMA, organisations professionnelles, associations de commerçants, entreprises...) afin de bien prendre en compte leurs attentes et contraintes.
- Prévoir des études d'impacts socioéconomiques approfondies afin de proposer des choix éclairés et de définir des calendriers réalistes tenant compte du développement d'une offre alternative adaptée.

Partie 4

**DES ÉVOLUTIONS NÉCESSAIRES
FACE AUX NOUVEAUX ENJEUX
DE LA MOBILITÉ
DOMICILE-TRAVAIL**



Une étude menée par Worklife en 2020 « Crise sanitaire et mobilités des salariés dans les grandes agglomérations » révélait que 32 % des salariés interrogés déclarent avoir changé leur mode de transport domicile-travail. Si avant la pandémie, les transports en commun étaient le moyen de transport privilégié des salariés, à présent plus de 50 % d'entre eux ont déclaré vouloir diminuer leur fréquence d'utilisation.

En février 2023, en Ile-de-France on observait toujours des baisses importantes de fréquentation : - 12 % de fréquentation des réseaux de transports collectifs par rapport à la période de référence de novembre 2019³⁸. Une étude de la CCIR publiée par le CROCIS en mai 2022 « Mobilités et Télétravail font évoluer les modes d'organisation des entreprises d'Île-de-France » identifie que les trois principales problématiques rencontrées par les entreprises franciliennes et leurs salariés en matière de mobilité sont la congestion routière à hauteur de 74 %, la saturation et le manque de fiabilité des transports en commun à hauteur de 45 et 34 %.

Au-delà des effets de la crise sanitaire, la dégradation perçue de la qualité de service ces dernières années, due notamment à la difficulté de recrutement de personnel et à l'état du matériel roulant, a contribué à cette désaffection pour les transports en commun.

Les déplacements domicile-travail étant des éléments structurants des modes de vie, de fonctionnement des activités économiques et de l'organisation des territoires, il semble essentiel que le Plan Mobîdf intègre l'ensemble des évolutions engagées au cours de la dernière décennie, dont certaines ont été fortement accélérées à la suite de la crise sanitaire.

En Île-de-France, ces déplacements représentent plus de 30 % de l'ensemble des temps de déplacement et 41 % des distances parcourues³⁹. Le besoin de mobilité des salariés est donc un facteur d'attractivité de la région capitale. En cela, le développement des nouvelles mobilités revêt un enjeu majeur.

La CCIR a publié récemment ses propositions autour de cette préoccupation essentielle pour les entreprises « Déplacements domicile-travail : quels leviers pour une mobilité durable en Île-de-France ? » et « Vélos & autres mobilités douces. Les entreprises et les salariés comme acteurs du changement ». Elle propose ici ses pistes prioritaires pour intégrer ces enjeux au PDM.

1. REPENSER L'OFFRE DE TRANSPORTS EN COMMUN

Le développement d'une mobilité durable des salariés en Ile-de-France repose tout d'abord sur un développement de l'utilisation des transports en commun.

D'ici 2030, un bouleversement de l'offre de mobilité collective est attendu grâce à la mise en service progressive du Grand Paris Express qui constitue une véritable opportunité pour optimiser les trajets domicile-travail. Cependant, les récents bouleversements ont montré qu'il n'était pas suffisant d'augmenter l'offre, mais qu'il fallait aussi la faire évoluer qualitativement (sécurité, régularité, propreté,...) et l'adapter aux besoins spécifiques des salariés.

³⁸ Open data Île-de-France Mobilités

³⁹ « Les tiers-lieux en Île-de-France, un phénomène en expansion », Région Ile-de-France, décembre 2019

1.1. ADAPTER LA POLITIQUE DES MOBILITÉS A L'ÉVOLUTION DU TÉLÉTRAVAIL ET AU DÉVELOPPEMENT DES TIERS LIEUX

La crise de la Covid 19 et les confinements successifs ont provoqué une forte accélération du télétravail en France, qui était jusque-là peu développé. **Cette pratique, aujourd'hui pérennisée, impacte de façon durable la mobilité des salariés** et concourt à une baisse de fréquentation des transports de l'ordre de -5 à -7 % pour une moyenne de 2 jours de télétravail par semaine⁴⁰.

Près de 42 % des actifs franciliens télétravaillent régulièrement parmi lesquels 83 % le font depuis leur domicile⁴¹. Les jours de télétravail sont majoritairement fixés les lundis ou les vendredis. On constate en moyenne une baisse de l'ordre de 18 % de la fréquentation des transports en commun le vendredi.

Ainsi, face aux enjeux liés à la gestion du trafic aux heures de pointes, s'ajoute désormais la problématique liée à la gestion des flux d'usagers pendant les jours de pointes que sont le mardi et le jeudi. Il s'agit des jours où les transports en communs connaissent un pic de fréquentation intense.

- **Adapter l'offre des transports ferrés et des bus et poursuivre les expérimentations sur le lissage des pics de fréquentation**

L'offre de transports doit être adaptée pour absorber l'augmentation du flux d'usagers notamment pendant les jours de pointe le mardi et le jeudi.

Concernant la gestion des heures de pointe, la CCIR appelle à maintenir une offre de transport suffisante tout au long de la journée pour encourager les salariés à décaler leurs horaires d'arrivée et de départ.

Par ailleurs, elle apporte son soutien au déploiement plus large des expérimentations avec les entreprises sur le lissage des heures, et désormais des jours de pointes.

Les Plans de Mobilités communs ou inter-entreprises sont un outil pertinent pour optimiser et rationaliser les déplacements en lien avec le travail en encourageant d'autres modes d'organisation (télétravail, horaires...) et de déplacements.

- **Développer les mobilités autour des tiers-lieux**

Depuis une dizaine d'années, l'Île-de-France connaît un fort développement des tiers lieux. L'Institut Paris Région (IPR) a estimé leur nombre à 140 en 2012, 620 en 2017 et près de 1 000 en 2021⁴². L'apparition de ces nouveaux espaces de travail favorise le travail nomade, à distance et collaboratif.

Le développement du travail au sein des tiers lieux est à l'origine de nouveaux types de déplacements « domicile-tiers lieux » dans des quartiers qui ne sont pas toujours équipés pour accueillir et absorber un nouveau flux d'individus appartenant à diverses organisations, partageant des espaces, outils ou services en communs.

⁴⁰ Chiffre issue de la modélisation de la RATP en 2021 annoncé par Catherine Guillouard (alors PDG du groupe public).

⁴¹ « Comment le Télétravail bouscule nos vies et nos envies », Institut Paris Région, mars 2022.

⁴² « Les Tiers-lieux : de nouveaux espaces pour travailler autrement », Institut Paris Région, Note rapide n°755, septembre 2017.

La CCIR encourage à sensibiliser les entreprises franciliennes aux avantages de l'utilisation des tiers lieux pour le télétravail⁴³. Elle appelle à un approfondissement des enjeux de mobilité de ces évolutions qui peuvent représenter un axe de solution pour la gestion des heures de pointes.

1.2. PROMOUVOIR DES OFFRES MODULABLES SELON LES BESOINS DES ENTREPRISES

Au-delà du développement du réseau structurant de transports en commun ferré, la réduction de l'usage des modes individuels routiers implique d'offrir des solutions plus modulables pour répondre aux besoins des salariés travaillant en horaires « atypiques » ou dans les zones périurbaines moins bien desservies comme certains grands pôles d'emploi (Aéroport Paris Charles de Gaulle et Paris-Orly, Le Bourget ou Marne-la-Vallée). On peut notamment citer :

- Le renforcement et l'extension des horaires des transports de surface (bus, tramways...) entre les gares et les zones d'activités tôt le matin (passage par la gare avant 5h), tard le soir après 21h et les samedis, notamment en grande couronne. On citera l'exemple de Filéo, bus à la demande fonctionnant toute la nuit sur l'aéroport Paris Charles de Gaulle et qui dessert efficacement le pôle d'emploi de plus de 86 000 salariés dont 73 % en horaires décalés.
- Le développement d'offres ponctuelles adaptées à l'activité économique pour faciliter l'accessibilité des sites situés en zone moins dense. Plusieurs solutions techniques sont aujourd'hui envisageables telles que la mise en place de navettes autonomes en boucle afin de relier les gares et pôles d'activités, des stationnements dédiés ou aires de covoiturage, de l'autopartage... Il est opportun d'accompagner et de pérenniser les expérimentations qui contribuent à l'essor des mobilités durables et se révèlent plus rentables que d'autres solutions de transport (par exemple, la création ou l'extension de lignes de bus propres).

2. INTÉGRER LES MOBILITÉS DOUCES DANS LES TRAJETS DOMICILE TRAVAIL

- **Permettre une continuité cyclable sécurisée des espaces résidentiels aux zones d'activités et d'emplois.**

Au regard de l'article L.1272-1 du Code des transports, le futur Plan Mobîdf doit comprendre un volet relatif à la continuité et à la sécurisation des itinéraires cyclables et piétons. Ce volet doit également définir les principes de localisation des zones de stationnement des vélos à proximité des gares, des pôles d'échanges multimodaux et des entrées de ville situés dans le ressort territorial⁴⁴.

La CCIR soutient le bon développement des réseaux cyclables qui doivent être configurés de manière à rendre la pratique utilitaire et sans discontinuité afin de développer les parts modales alternatives à la voiture dans les zones d'activités économiques en cohérence avec le « RER Vélo », porté par la Région Île-de-France.

⁴³ « Les Tiers-lieux en Ile-de-France : Quels usages pour les entreprises franciliennes ? », CCI Paris Ile-de-France, juin 2022.

⁴⁴ Article L.1214-2-1 du Code des transports.

Les collectivités territoriales doivent se saisir de ce sujet dans les « Plans Locaux de Mobilités », outils de référence dans la déclinaison territoriale des orientations de transport. Mais une coordination régionale est essentielle pour assurer la continuité des itinéraires cyclables.

- **Assurer la continuité des itinéraires piétons**

Des plans en faveur de la marche à l'échelle des territoires sont à promouvoir. Ils doivent prendre en compte la continuité des itinéraires piétons et l'aménagement de trottoirs et traversées piétonnes en centre-ville ou pour les itinéraires à destination des gares ou grands pôles de transport en commun et vers les zones accueillant des commerces.

Le futur PDM pourrait proposer des cartes avec les distances et les itinéraires piétons du territoire, notamment en direction des zones d'activités économiques, des pôles d'emplois et des parcours touristiques pour encourager une dynamique de développement de la marche à pied.

Par ailleurs, en matière de sécurité routière, la continuité cyclable et piétonne contribuera à atteindre les objectifs « Zéro décès et blessé grave » et à encourager les Franciliens à utiliser d'avantages les mobilités actives dans leur quotidien.

- **Améliorer l'information des employeurs sur la mise en place du Forfait Mobilité Durable**

Plus de 87 % des salariés n'ont pas entendu parler du Forfait Mobilités Durables, alors que 72 % se disent prêts à l'utiliser⁴⁵.

Instauré par la LOM⁴⁶, ce dispositif, à vocation incitative, permet aux employeurs de contribuer aux frais de déplacements de leurs salariés qui utilisent des alternatives à la voiture thermique pour se rendre sur leur lieu de travail. Le montant fixé pour le Forfait Mobilité Durable est exonéré d'impôts et de cotisations sociales pour l'employeur dans la limite du plafond fixé par décret. La CCIR considère qu'il est nécessaire d'en faire la promotion auprès des employeurs et d'améliorer l'accès aux informations quant à sa mise en place afin d'inciter les salariés à intégrer les mobilités douces, actives ou partagées dans leurs trajets du quotidien.

Pour accompagner les entreprises en ce sens, mériteraient également d'être développés :

- des actions d'information et de sensibilisation ciblées,
- des dispositifs offrant une visibilité aux entreprises engagées (Label Provélo,...),
- des aides financières.

⁴⁵ Etude Worklife « Crise sanitaire et mobilités des salariés dans les grands agglomérations », novembre 2020.

⁴⁶ Article 82 de la Loi n° 2019-1428 d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019.

3. ADAPTER LES POLITIQUES DE STATIONNEMENT POUR FAVORISER LE DÉVELOPPEMENT DES MOBILITÉS DOUCES ET L'INTERMODALITÉ

Les politiques de stationnement doivent être repensées et harmonisées entre collectivités pour inciter les salariés à adopter d'autres habitudes en matière de déplacements.

Dans le cadre des déplacements domicile-travail, le stationnement doit poursuivre deux objectifs :

- favoriser l'intermodalité,
- inciter à l'utilisation de mobilités alternatives.

La politique de stationnement influence la dynamique urbaine et peut servir un objectif de report modal vers des mobilités plus durables notamment pour se déplacer dans les pôles d'emplois, qu'ils soient situés en centre-ville ou dans des zones d'activités commerciales ou de bureaux. **Cependant, la CCIR recommande de tenir compte de l'offre réelle de transports collectifs avant d'envisager de contraindre le stationnement dans les espaces privés comme publics.**

La CCIR approuve **le développement de parcs relais** qui contribue à favoriser l'intermodalité. Ces aménagements doivent intégrer des places de stationnement sécurisées notamment pour les vélos et les engins de déplacements personnels pour encourager leur usage. Le futur PDM doit tenir compte du stationnement des nouvelles formes de mobilités et fixer des quotas de places réservées notamment aux voitures électriques (avec borne de recharge), aux vélos, etc.

41

C'est dans ce sens que la LOM impose également que les gares de voyageurs, les pôles d'échanges multimodaux et les gares routières soient équipés de stationnements sécurisés pour les vélos avant le 1^{er} janvier 2024⁴⁷.

L'incitation à l'utilisation de mobilités alternatives à la voiture thermique passe par une politique de stationnement harmonisée et coordonnée entre les espaces publics et les espaces privés. Il s'agit d'un enjeu clef pour fluidifier le trafic et améliorer la lisibilité de la réglementation. Un salarié qui utilise sa voiture électrique pour venir travailler doit pouvoir être sûr d'avoir un endroit où la recharger sur son lieu de travail ou à proximité immédiate.

4. ACCOMPAGNER LE « VERDISSEMENT » DES MOBILITÉS ROUTIÈRES

La route reste une infrastructure très plébiscitée par les Franciliens pour se déplacer, notamment en Grande couronne où l'offre de transports en communs est moins développée et pour certains professionnels ayant besoin de leur véhicule pour leur activité (artisans,...).

Si le Plan des Mobilités est dans son rôle quand il fixe des objectifs de réduction de la circulation routière, il ne doit pas les bannir en oubliant le rôle essentiel de ce mode pour le fonctionnement du territoire. L'enjeu doit être d'accompagner la transformation des mobilités routières et de limiter leurs impacts sur l'environnement.

⁴⁷ Article L.1272-1 du Code des transports.

A ce titre, la CCIR insiste sur quelques actions relevant du PDM :

- **Favoriser le déploiement d'un réseau cohérent de bornes d'approvisionnement en énergies alternatives**

L'usage de véhicules à faibles émissions (gaz, électricité, hydrogène) implique le développement d'un réseau de bornes d'approvisionnement adapté.

Le PDM peut tenir lieu de Schéma Directeur de Développement des Infrastructures de Recharge ouvertes au public pour Véhicules Electriques/hybrides (SDIRVE), si les communes ont transféré la compétence à l'AOM⁴⁸. Ce schéma définit les priorités de l'action des autorités locales, planifie, organise et structure l'offre de recharge pour véhicules électriques et hybrides rechargeables ouvertes au public.

La CCIR insiste sur l'intérêt à élaborer ce document stratégique pour anticiper les besoins en matière de recharge publique, pour déterminer le type de borne à privilégier (lent, accéléré, rapide) et où installer les points de charge (en voirie, sur des parkings publics, aux abords des zones de commerces, sur des sites touristiques, dans les zones résidentielles, sur les axes routiers...).

- **Promouvoir le covoiturage**

En France, 70 % des déplacements domicile-travail sont réalisés avec des véhicules individuels, la plupart en autosolisme et on estime à seulement 3 % la part du covoiturage quotidien⁴⁹.

Une étude du cabinet BCG⁵⁰ précise qu'en vue de « lutter contre les inégalités d'accès à l'emploi », le covoiturage représente la solution pour réduire la congestion automobile, la lutte contre l'autosolisme étant un vecteur de réduction des bouchons. Alors que la moyenne d'occupation d'une voiture en Île-de-France oscille entre 1,1 et 1,3 personne à bord, le relèvement de cet indice à 1,7 permettrait de faire « évaporer » la congestion.

Bien que des politiques d'accompagnement existent (plateforme IDFM, prise en charge,...) l'usage du covoiturage est encore restreint. Le potentiel de développement est important. La création d'un réseau de voies de covoiturage sur les axes routiers franciliens pourrait offrir un gain de temps pour ses usagers, mais il présente un risque d'accroissement de la congestion sur les autres voies. Il est donc important de poursuivre les expérimentations et d'en évaluer les impacts.

Le schéma régional du covoiturage porté par la DRIEAT et le « plan anti-bouchons » de la Région doivent avoir pour objectif de faire converger cette intention. En outre, la CCIR recommande d'appuyer aussi cette politique sur l'héritage des voies olympiques de 2024 qui pourraient avoir vocation à muter en voies de covoiturage.

En tout état de cause, le soutien aux voies de covoiturage sur les autoroutes franciliennes doit faire la part des choses entre les axes qui bénéficient d'infrastructures routières parallèles pouvant « absorber » les reports de circulation dus à la réduction de voies autoroutières et ceux dont les territoires souffrent d'une offre de mobilité faible.

⁴⁸ Articles L.1214-2 du Code des transports et L.334-7 du Code de l'énergie.

⁴⁹ Etude « Se déplacer en voiture : seul, à plusieurs ou en covoiturage », Ministère de la transition écologique et de la Cohésion des territoires, juillet 2022.

⁵⁰ Transports du quotidien en Île-de-France, BCG, 2018.

- **Développer l'attractivité de l'autopartage**

Le développement des mobilités partagées est un enjeu pour le futur PDM.

Les initiatives vouées à développer l'autopartage de véhicules au sein des entreprises, n'aboutissent pas en raison du coût trop élevé et du manque de souplesse de la mise en œuvre. Ce manque d'attractivité pourrait être compensé par la création de places de stationnements dédiés.

La CCIR préconise d'étudier les modalités permettant le développement de l'autopartage à l'échelle d'un pôle d'emploi en partenariat avec les entreprises et prestataires privés (concessionnaires, loueurs, etc.). Par ailleurs, la réduction de la flotte d'entreprise pourrait s'accompagner d'aides régionales à la souscription d'abonnements à un service d'autopartage local. Ou encore, le partage par les entreprises de leur flotte de véhicules à d'autres entreprises, voire à leurs salariés pourrait s'accompagner d'aide technique au montage, voire financière par la région.

5. CONTRIBUER AU RENFORCEMENT DU MANAGEMENT DE LA MOBILITÉ EN LIEN AVEC LES CONSEILLERS MOBILITÉ

On rappellera que la LOM impose depuis le 1^{er} janvier 2020, aux entreprises de plus de 50 salariés travaillant sur un même site d'insérer dans les Négociations Annuelles Obligatoires (NAO) avec les partenaires sociaux un volet mobilité et de discuter des questions de déplacements domicile-travail.

- **Clarifier les obligations et les dispositifs destinés aux entreprises**

La CCIR approuve la mise en place de mesures d'accompagnement vers une mobilité durable au sein des entreprises et encourage l'inclusion de la thématique des trajets domicile-travail dans la négociation avec les partenaires sociaux et la mise en œuvre des plans de mobilité employeur. Toutefois, elle estime qu'il est indispensable de préciser davantage les obligations et moyens existants pour faciliter leur mise en œuvre.

Les remontées du terrain indiquent que beaucoup de chefs d'entreprises trouvent qu'il est compliqué d'intégrer le sujet « mobilité » dans les négociations avec les représentants des salariés et de parvenir à un accord.

Par ailleurs, les multiples évolutions de la réglementation, rendent peu lisibles pour les chefs d'entreprise les dispositifs existants. Il est donc essentiel de clarifier davantage les actions et bonnes pratiques à mettre en place, ainsi que les coûts d'investissements nécessaires et les bénéfices attendus, pour faciliter tant les négociations que la mise en place d'un plan de mobilité employeur (PDME) ou employeur commun (PDMEc – anciennement nommé plan de de déplacement inter-entreprises).

- **Mobiliser les conseillers mobilité pour accompagner les entreprises à l'intégration des problématiques liées aux mobilités et leurs impacts en termes d'organisation lors des Négociations Annuelles Obligatoires (NAO).**

La CCID de Seine-et-Marne a été sollicitée pour co-construire, avec les entreprises AGRANA et SERIMAX du Parc d'Activités de Mitry-Mory, le questionnaire et les outils de promotion interne de l'enquête mobilité. La présentation des objectifs poursuivis par les entreprises et les échanges avec les salariés ont facilité l'appropriation de la démarche.

En amont des plans de mobilité, la CCIR a développé **un diagnostic mobilité** réalisé à partir des coordonnées géographiques anonymisées des salariés pour bénéficier d'une première analyse des reports modaux envisageables pour les entreprises et qui peut permettre aux conseillers mobilité d'élaborer un premier plan d'actions.

- **Valoriser l'action des conseillers mobilité en faveur des Plans de Mobilité employeurs (PDMe) et Plan de Mobilité Employeurs communs (PDMEc).**

Si ces plans ne sont plus obligatoires depuis la LOM, ils restent des outils incitatifs susceptibles d'avoir de véritables répercussions économiques pour les entreprises, notamment en termes d'attractivité ou de productivité.

Le plan de mobilité employeur évalue l'offre de transport existante et projetée, analyse les déplacements entre le domicile et le travail et les déplacements professionnels, comprend un programme d'actions adapté à la situation de l'établissement, un plan de financement et un calendrier de réalisation des actions, et précise les modalités de son suivi et de ses mises à jour⁵¹.

Pour démontrer tous ses effets, un PDMe doit s'inscrire dans la durée et les actions menées sur le site être régulières et nombreuses.

Des actions de sensibilisation des employeurs sont nécessaires pour que cet outil se déploie sur de nouveaux territoires ainsi qu'un soutien financier.

Si la Région Île-de-France peut déjà, sous conditions, subventionner la réalisation des Plans de mobilité employeur communs sur différents aspects⁵², la possibilité de financer à hauteur de 100 % un projet expérimental par territoire sur le développement du covoiturage, la mise en place de navettes nocturnes ou d'autres mesures ciblées, pourrait contribuer à l'émergence d'expérimentations innovantes diffusables à d'autres territoires.

Par ailleurs, la présence d'un animateur étant un facteur essentiel pour la réussite des Plans de Mobilité Employeurs communs, un appui au financement de certains postes d'animation par la Région et/ou l'ADEME pourrait compléter le dispositif et contribuer à leur développement.

⁵¹ Article L.1214-8-2 du Code des transports.

⁵² Jusqu'à 50 % des frais engagés pour les études, et d'autres aides financières possibles pour la mise en œuvre effective du plan d'action retenu.

Exemples d'actions engagées par les conseillers mobilité en Île-de-France

- Grâce aux financements régionaux mobilisés par la CCID des Hauts-de-Seine, le Club d'entreprises Kléber à Colombes (92) a réalisé une enquête pour connaître les pratiques et les besoins de ses salariés et mis en place des actions de communication sur les nouvelles mobilités.
- Entre 2013 et 2015, 4 PDIE ont été mis en place par la CCIT Essonne : Parc d'activités de Courtabœuf (13 établissements, 6 700 salariés), Quartier Polytechnique sur le plateau de Saclay (8 établissements, 3 300 salariés), le quartier d'Evry-Courcouronnes (4 établissements, 1 000 salariés) et sur le secteur comprenant les établissements SNECMA, le Génopôle et toutes les entreprises hébergées ainsi que le Centre hospitalier sud francilien (8 200 salariés).
- Depuis 2010, la CCID Versailles Yvelines anime et pilote des PMIE en collaboration avec les agglomérations et en partenariat avec des associations d'entreprises :
 - SQY : 30 entreprises 35 000 salariés
 - Vélizy-Meudon : 20 entreprises et 26 000 salariés
 - Satory : 6 entreprises et 2 500 salariés
- En 2017, la CCID Seine-Saint-Denis a accompagné l'entreprise Orange Bank dans la définition et l'accompagnement de son PDM Inter-sites (Montreuil-Amiens). Le diagnostic et le plan d'actions ont permis à l'entreprise de mener des actions concrètes afin de proposer un panel de mobilités aux salariés sur les deux sites et renforcer sa politique RSE.
- Sur le site de l'aéroport de Roissy Paris-Charles de Gaulle, le Plan de Mobilité Employeur R'Pro'Mobilité, animé par la CCID du Val d'Oise depuis plus de 10 ans, réunit 16 entreprises et améliore les déplacements de 57 000 salariés. Une étude de la CCID du Val d'Oise a montré que près de 90 % des salariés de la plateforme se rendent au travail en voiture et seulement 6 % utilisent les transports en communs. Cette utilisation accrue de la voiture s'explique notamment par le travail en horaires décalés à près de 75 % ainsi qu'une faible lisibilité du réseau de transports en commun. La politique menée par les conseillers mobilité a contribué à mettre en place des études de flux, un baromètre qualité des transports en commun, des services en partenariat avec les collectivités locales. Le covoiturage a notamment été multiplié par cinq en nombre d'utilisateurs et les trajets par dix en un an et demi.
- Dans le Val-de-Marne, la CCID a été mandatée par l'association Orly'Pro'Mobilité, qui regroupe 9 entreprises représentant 10 000 salariés, pour réaliser un diagnostic afin d'analyser les mobilités des salariés de la plateforme aéroportuaire et de proposer un plan d'action.

Pour faciliter l'action des conseillers mobilité, il serait utile de leur donner l'accès à la plateforme de déclaration « plansdemobilite-iledefrance.fr » sur laquelle les PDMe/c sont déposés. Cet accès permettrait un meilleur partage des données pour le suivi et les retours d'expériences. Il s'agirait également de faciliter le système de relance auprès des entreprises qui s'étaient engagées à faire des PDMe/c et qui ne sont pas encore passées à l'étape de l'élaboration.

Par ailleurs, la CCIR appelle à multiplier et à renforcer les actions de Pro' Mobilité, véritable lieu d'échange entre les entreprises franciliennes et les conseillers mobilité. Les retours d'expériences entre les conseillers peuvent également contribuer à améliorer l'efficacité et la durabilité des futurs PDMe.

**Chambre de commerce et
d'industrie
de région Paris Île-de-France**

27, avenue de Friedland
F - 75382 Paris Cedex 8
www.cci-paris-idf.fr/fr/prospective

Registre de transparence de l'Union
européenne n° 93699614732-82

Contact

Andréa Ribeiro
tél. : +33 1 55 65 84 28
aribeiro@cci-paris-idf.fr

Presse

Hassan Chalada
tél. : +33 1 55 65 70 57
hchalada@cci-paris-idf.fr

Crédits photos : Adobestock