



Rapport sur la situation en matière de développement durable

Communication au Conseil du
6 octobre 2021 dans le cadre du débat
d'orientations budgétaires 2022

Sommaire

ELEMENTS DE CONTEXTE ET CONTENU DU RAPPORT	3
1 LUTTER CONTRE LE CHANGEMENT CLIMATIQUE	4
1.1 Développer l'offre de transports collectifs	4
1.2 Encourager la pratique du vélo	6
1.3 Expérimenter des solutions innovantes de transport collectif	8
1.4 Utiliser les leviers de la finance verte pour les projets	9
2 PRESERVER LA BIODIVERSITE, LES MILIEUX ET LES RESSOURCES	12
2.1 Renouveler les bus et convertir les centres opérationnels bus pour réduire les émissions de polluants atmosphériques.....	12
2.2 Accompagner la lutte contre les émissions de polluants issues des trafics routiers	14
2.3 Préserver l'environnement dans le cadre des projets de transports collectifs	15
3 ASSURER LA COHESION SOCIALE ET LA SOLIDARITE ENTRE LES TERRITOIRES ET LES GENERATIONS	18
3.1 Adapter les tarifs des transports en commun aux différentes situations	18
3.2 Rendre le réseau de transports collectifs accessible à tous	18
3.3 Développer le covoiturage et l'autopartage	21
3.4 Proposer des solutions de mobilité dans les territoires les moins denses	23
3.5 Accompagner la dynamisation des territoires de Grande couronne autour des gares ...	25
4 L'EPANOUISSEMENT DE TOUS LES ETRES HUMAINS	26
4.1 Des mesures pour accompagner la gestion de la pandémie de Covid-19	26
4.2 Davantage de moyens pour assurer la sécurité des voyageurs	27
4.3 Améliorer les conditions de transport grâce au renouvellement du matériel roulant.....	29

ELEMENTS DE CONTEXTE ET CONTENU DU RAPPORT

Île-de-France Mobilités est tenue d'établir annuellement et de présenter, avant les débats sur le projet de budget, un rapport sur la situation en matière de développement durable. Ce rapport porte sur le fonctionnement d'Île-de-France Mobilités, les politiques qu'elle mène sur son territoire, et les opérations et programmes de nature à améliorer la situation en matière de développement durable, conformément aux dispositions des articles L5217-10-2 et D5217-8 du code général des collectivités territoriales. Il explicite les politiques, orientations et programmes d'Île-de-France Mobilités contribuant à chacun des cinq engagements en matière de développement durable définis au code de l'environnement :

1. La lutte contre le changement climatique ;
2. La préservation de la biodiversité, des milieux, des ressources ainsi que la sauvegarde des services qu'ils fournissent et des usages qui s'y rattachent ;
3. La cohésion sociale et la solidarité entre les territoires et les générations ;
4. L'épanouissement de tous les êtres humains ;
5. La transition vers une économie circulaire.

Le présent rapport porte principalement sur les actions menées au cours de l'année 2020 ainsi que certaines mesures mises en œuvre en début d'année 2021.

La situation sanitaire en 2020 liée à la crise du Covid-19 a eu des impacts très importants sur l'activité d'Île-de-France Mobilités, avec une chute de la fréquentation des transports en commun, une adaptation de l'offre et des recettes fortement amoindries.

Toutefois, ces difficultés n'ont pas empêché Ile-de-France Mobilités et l'ensemble des opérateurs de transports collectifs ainsi que les gestionnaires d'infrastructures de continuer les chantiers de développement du réseau et d'amélioration de la qualité de service, ainsi que la création de nouvelles offres de transport comme en témoigne le présent rapport.

1 LUTTER CONTRE LE CHANGEMENT CLIMATIQUE

En tant qu'autorité organisatrice de la mobilité, Île-de-France Mobilités peut agir sur différents leviers pour réduire les émissions de gaz à effet de serre liées aux déplacements :

- En tant que pilote du Plan de déplacements urbains d'Île-de-France,
- En tant qu'autorité organisatrice de la mobilité, en agissant sur l'offre de transports collectifs et l'intermodalité, ainsi que sur le renouvellement des flottes de véhicules de transports collectifs.

1.1 Développer l'offre de transports collectifs

Une poursuite de la mise en œuvre d'un ambitieux plan bus

Île-de-France Mobilités a engagé en 2016 un programme ambitieux de développement du réseau de bus francilien afin de constituer un réseau régional équilibré et adapté aux problématiques de déplacement de chaque territoire.

Entre 2017 et fin 2020, 990 lignes dont 750 en Grande couronne ont fait l'objet d'une évolution de l'offre, dont plus de 100 en 2020. Cela représente 44 millions de kilomètres commerciaux contractuels (KCC) supplémentaires depuis 2017, pour les deux tiers en Grande couronne (+30 millions de KCC, soit +17% d'offre kilométrique). Ces évolutions ont contribué à un rééquilibrage de l'offre en faveur de cette dernière, qui s'est traduit par une augmentation importante de la fréquentation annuelle, passée de 344 à 404 millions de voyageurs (+17%). A l'échelle de la région, cela représente plus de 1000 véhicules supplémentaires affectés aux circulations sur les lignes renforcées.

Les améliorations de l'offre bus consistent en particulier à :

- Renforcer l'offre aux heures de pointe afin d'améliorer les conditions de confort des voyageurs ;
- Renforcer l'offre aux heures creuses en semaine et le week-end afin de mieux répondre aux besoins pendant ces périodes ;
- Créer des services en soirée ;
- Adapter les itinéraires, les fréquences et les amplitudes pour la desserte de nouveaux quartiers, de services publics, de zones d'activités ou de loisirs.

Les renforts d'offre visent en particulier à construire un service qui réponde aux évolutions des rythmes de vie. Les lignes renforcées en soirée ont ainsi vu leur fréquentation croître de 20% à Paris et en Petite couronne et de 80% en Grande couronne (pour une augmentation de l'offre de seulement 27% de kilomètres commerciaux).

Offre renforcée en soirée (20h – 00h)

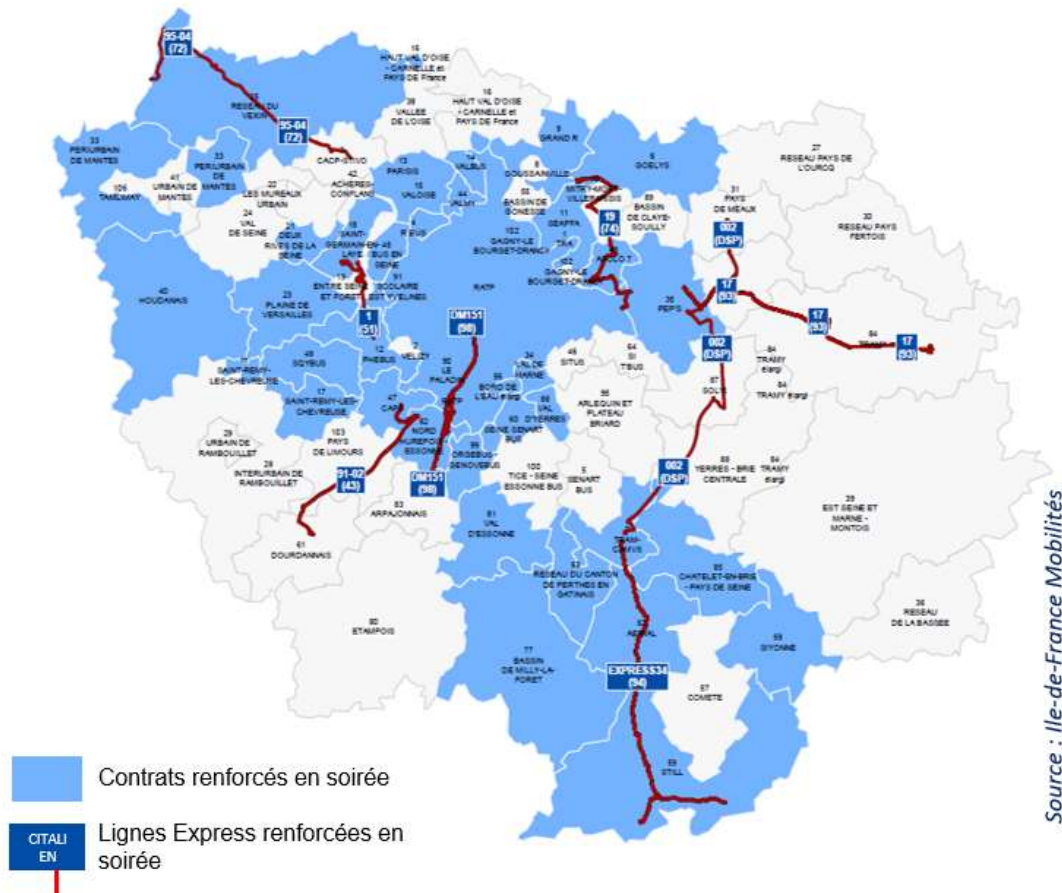


Figure 1 : Plan des contrats et lignes Express dont l'offre a été renforcée en soirée

Une extension du réseau structurant, en surface et souterrain

En 2020 et au début de l'année 2021, trois nouvelles infrastructures participant à l'extension du réseau de transport en commun francilien ont été mises en service :

- Le 5 septembre 2020, la ligne de tramway T4 a été mise en service jusqu'à son terminus Hôpital de Montfermeil, quelques mois après les huit premières stations de la branche inaugurées en décembre 2019. Cette nouvelle station permet de rejoindre la gare de Bondy, desservie par le RER E, en 30 minutes.
- Le 10 avril 2021, la ligne de tramway T9 a été mise en service entre la porte de Choisy et le centre-ville d'Orly. Elle permet de desservir un large territoire comprenant les communes d'Ivry-sur-Seine, de Vitry-sur-Seine, de Choisy-le-Roi, de Thiais et d'Orly ; 70 à 80 000 voyageurs par jour y sont attendus. L'arrivée du tramway s'est accompagnée d'une réorganisation du réseau de bus sur le territoire.
- Entre décembre 2020 et janvier 2021, le prolongement au nord de la ligne 14 (à Mairie de Saint-Ouen) a été mis en service (voir encadré ci-dessous).

En accompagnement de ces mises en service, Île-de-France Mobilités a procédé dans les trois cas, en cohérence avec le plan bus, à une restructuration de la desserte de surface, afin de faciliter le rabattement sur la nouvelle infrastructure, de renforcer le maillage en transports collectifs et de desservir de nouveaux quartiers peu ou mal desservis.

LE PROLONGEMENT DE LA LIGNE 14 DU METRO A MAIRIE DE SAINT-OUEN

Entre décembre 2020 et janvier 2021, quatre nouvelles stations ont été ouvertes au public au nord de la ligne 14 : Pont Cardinet et Porte de Clichy dans le 17ème arrondissement de Paris, Saint-Ouen à la limite des Hauts-de-Seine et de la Seine-Saint-Denis, et Mairie de Saint-Ouen à proximité du siège de la Région Île-de-France. Ces stations permettent des correspondances avec la ligne 13 du métro, la ligne de train L, le RER C, le tramway T3b et le réseau de bus.

Ce prolongement s’est accompagné de la mise en service des premiers trains à huit voitures, de 120 mètres de long contre 90 précédemment, pour faire face à l’augmentation prévue de la fréquentation de la ligne, qui doit passer de 500 000 à 1 000 000 passagers par jour à horizon 2025. Un objectif important du projet est la désaturation de la ligne 13 d’environ 25% afin d’améliorer la qualité du transport de ses 650 000 usagers quotidiens.

La réalisation de ce prolongement entre 2014 et 2020, dans un milieu urbain dense, a nécessité des moyens techniques très importants, avec jusqu’à trois tunneliers en action simultanément. D’ici 2024, la ligne sera de nouveau prolongée jusqu’à la station Saint-Denis Pleyel au Nord et à l’aéroport d’Orly au Sud, ce qui permettra à terme une connexion aux lignes 15, 16, 17 et 18 du métro du Grand Paris Express. La ligne 14 deviendra ainsi l’une des principales lignes composant l’armature du réseau de métro régional et, tout comme les futures lignes du Grand Paris Express, elle est entièrement accessible.



Figure 2 : Plan des nouvelles stations de la ligne 14 au Nord

1.2 Encourager la pratique du vélo

Un nouveau schéma directeur plus ambitieux du stationnement vélo en gares

En février 2020, un nouveau schéma directeur du stationnement vélo visant l’installation de 100 000 places sur le réseau existant a été approuvé. Il a ensuite été renforcé en décembre 2020 par l’ajout de 40 000 places de parkings vélos sécurisées à déployer sur les nouvelles gares du réseau du Grand Paris Express, portant à 140 000 l’objectif total de nouvelles places à horizon 2030. Ces nouvelles orientations reviennent à multiplier par dix le rythme annuel de déploiement du stationnement vélo en gares. Un budget d’investissement sans précédent de 166 millions d’euros a été approuvé par Île-de-France Mobilités pour l’ensemble du programme, adossé à un budget d’exploitation de sept millions d’euros par an à terme pour prendre en charge à 100 % les coûts d’exploitation des différents gestionnaires.

Ces objectifs chiffrés s'accompagnent de principes directeurs, tels que la gratuité des consignes de stationnement pour les abonnés Navigo annuels ou l'amélioration de la signalétique, d'ambitions et de moyens relevés dans les contrats avec les opérateurs SNCF et RATP, ainsi que de la prise en charge possible de la maîtrise d'ouvrage des consignes par les opérateurs de bus dans le cadre des mises en concurrence.

Plus de 8 400 places de stationnement vélos ont été réalisées depuis 10 ans : environ 3 000 places en abris et 5 400 places en consignes sécurisées. Par ailleurs, 2 500 places supplémentaires sont déjà financées ou en cours de construction, portant donc le total à presque 11 000 places mises en service grâce au schéma directeur du stationnement vélo depuis 2011, dont plus de 8 000 depuis 2016.

Véligo Location récompensé au challenge Ville Rail & Transport 2020

Le premier anniversaire du service Véligo Location (location longue durée de vélos à assistance électrique) a été salué par un Prix au Challenge Ville Rail & Transport 2020 pour le succès rencontré par le service :



- Plus de 22 000 souscriptions cumulées début 2021 pour le Véligo classique
- Un haut niveau de satisfaction : 97% des abonnés sont satisfaits dont 76% très satisfaits.
- Un impact positif sur les pratiques de mobilité avec 97% des clients qui prévoient de se déplacer autant ou plus à vélo et 74% qui déclarent vouloir acheter un vélo à la fin de leur abonnement

En 2021, la flotte atteindra 20 000 vélos classiques à assistance électrique, plaçant Véligo Location comme un leader mondial dans le service de location longue durée de vélos à assistance électrique. Par ailleurs, le service se diversifie, avec le lancement en 2021, d'une offre de vélos cargo, également à assistance électrique, déclinés en trois modèles : des triporteurs, des biporteurs et des vélos rallongés.

Des aides à l'achat pour différents types de vélos, en complément de Véligo Location

Pour favoriser le basculement définitif des Franciliens vers le vélo, le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités a décidé en octobre 2019 de compléter le service Véligo Location par une aide à l'achat pour différents types de vélos (vélos à assistance électrique classiques, vélos cargos et vélos pliants – avec ou sans assistance électrique, vélos adaptés aux personnes à mobilité réduite et aux personnes ne pouvant pas utiliser un vélo classique). Cette aide est destinée aux personnes résidant en Île-de-France et peut être perçue une seule fois par chaque Francilien et pour un seul type de vélo.

Cette aide peut aller jusqu'à 50% du prix d'achat hors taxes, dans la limite de 500 euros par vélo pour un vélo à assistance électrique neuf, un vélo pliant ou un vélo cargo sans assistance électrique, et dans la limite de 600 euros pour un vélo cargo avec assistance électrique. En ce qui concerne les vélos adaptés, l'aide est calculée différemment (dans la limite de 50 % du montant restant à charge à l'usage après déduction d'éventuelles autres aides perçues) et peut aller jusqu'à 1 200 euros. Le calcul de l'aide versée tient également compte de l'existence d'autres aides locales.

Ce dispositif a rencontré un important succès puisque 80 000 demandes ont été délivrées en 2020, pour un montant moyen d'aide de 415 euros.

1.3 Expérimenter des solutions innovantes de transport collectif

Une première ligne de bus exploitée entièrement avec des navettes autonomes électriques

En mars 2021 a été inaugurée la nouvelle ligne 490, qui devient la première ligne de bus du réseau francilien entièrement opérée avec des navettes autonomes électriques. Elle permet aux Franciliens de se déplacer entre la gare de Saint-Quentin-en-Yvelines Montigny-le-Bretonneux (RER C et lignes N&U) et plusieurs zones d'emplois du secteur (environ 2 500 salariés concernés).

Ce projet fait suite à de précédentes expérimentations, en particulier à La Défense et à Vincennes. Il permet à Île-de-France Mobilités de passer une nouvelle étape dans l'utilisation des navettes autonomes. En effet, pour la première fois, ces navettes s'insèrent directement dans la circulation générale et sont intégrées dans le calculateur d'itinéraire de l'application Île-de-France Mobilités. Cette ligne a donc pour vocation de compléter l'offre de bus existante en apportant une réponse adaptée à la réalisation du dernier kilomètre dans la zone d'activité. Île-de-France Mobilités a désigné l'opérateur Keolis pour exploiter ce service avec un engagement sur le niveau de qualité de service selon les mêmes principes que sur les lignes de bus du réseau de transport francilien.

Du 31 mars 2021 au mois de juin 2022 au moins, trois navettes autonomes électriques Navya pouvant transporter jusqu'à onze personnes assises, desserviront la zone d'activité sur un parcours de 1,6km avec trois arrêts commerciaux, du lundi au vendredi (hors jours fériés), de 7h30 à 20h, avec une fréquence de 8 minutes en heures de pointe.

Le projet a été mis en œuvre en étroite collaboration avec la Communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, qui a réalisé des aménagements de voirie pour permettre aux navettes de circuler sereinement dans un environnement routier dense. Financé par Île-de-France Mobilités à hauteur de 2,4 millions d'euros, le service est gratuit pour l'ensemble des voyageurs.



Figure 3. Une des trois navettes autonomes électriques Navya utilisées sur la ligne 490

1.4 Utiliser les leviers de la finance verte pour les projets

Afin de conforter le financement de son programme d'investissement en faveur des mobilités durables, Île-de-France Mobilités a émis en 2021 des « obligations vertes »¹. Un Cadre Général des Obligations Vertes² a été diffusé aux potentiels investisseurs. Les projets éligibles au financement par des fonds levés *via* ces obligations relèvent de catégories spécifiques auxquelles sont associés des critères d'éligibilité alignés avec la taxonomie européenne des activités durables. Île-de-France Mobilités est un des premiers émetteurs dans le secteur des transports à s'être engagé dans la voie de l'alignement à ce standard européen.

Le Cadre Général des Obligations Vertes porté par Île-de-France Mobilités a obtenu une opinion de seconde partie³ de la part de l'agence Cicero, qui a confirmé son alignement avec les *Green Bond Principles* de l'ICMA (International Capital Market Association). Cicero a récompensé Île-de-France Mobilités d'une notation « Vert foncé »⁴, soit le plus haut niveau de son échelle de notation.

¹ *Green bonds*

² *Green bond framework*

³ *Second Party Opinion*

⁴ *Dark Green*

Sous-catégories éligibles	Actifs/projets éligibles	Critère d'éligibilité	Alignement avec la EU Taxonomy (N°)
Rénovation et renouvellement du matériel roulant de transport public de surface	<ul style="list-style-type: none"> Acquisition pour renouvellement de bus propres⁷ 	<ul style="list-style-type: none"> Le véhicule n'émet aucune émission directe de CO2 au pot d'échappement 	<ul style="list-style-type: none"> 6.3. Urban and suburban transport, road passenger transport
Rénovation et renouvellement du matériel roulant de transport public ferré (train, métro, tram-train, tramway)	<ul style="list-style-type: none"> Acquisition & rénovation de matériel (train, métro, tram-train, tramway) 	<ul style="list-style-type: none"> Le véhicule n'émet aucune émission directe de CO2 au pot d'échappement 	<ul style="list-style-type: none"> 6.1. Passenger interurban rail transport
Rénovation et renouvellement des infrastructures permettant le transport public bas-carbone	<ul style="list-style-type: none"> Centre Opérationnel Bus en cours de construction ou existants en cours de rénovation Atelier SNCF 	<ul style="list-style-type: none"> L'infrastructure est dédiée au transport public bas carbone 	<ul style="list-style-type: none"> 6.15. Infrastructure enabling low-carbon road transport and public transport
Amélioration de la qualité du service pour la mobilité	<ul style="list-style-type: none"> Amélioration de l'information voyageur Amélioration de la billettique Amélioration de l'accessibilité (exemple : Personne à Mobilité Réduite) Acquisition de vélo à assistance électrique et subvention aux particuliers pour l'achat de vélo à assistance électrique Véligo 	<ul style="list-style-type: none"> Le projet facilite l'accès à des transports bas carbone 	<ul style="list-style-type: none"> 6.4. Operation of personal mobility devices, cycle logistics

Figure 4 : Liste des catégories de projets d'Île-de-France Mobilités éligibles au financement par des Green Bonds

Les projets éligibles aux financements par ces obligations contribuent également aux objectifs de développement durable (ODD) des Nations Unies :

- S-ODD9 : mettre en place une infrastructure résiliente, promouvoir une industrialisation durable qui profite à tous et encourager l'innovation
- ODD 11 : faire en sorte que les villes et les établissements humains soient ouverts à tous, sûrs, résilients et durables
- ODD 13 : prendre d'urgence des mesures pour lutter contre les changements climatiques et leurs répercussions

Un rapport d'impact sera fourni annuellement aux investisseurs par Île-de-France Mobilités afin de suivre des indicateurs d'impact environnemental des projets, notamment en termes d'émissions de gaz à effet de serre évitées, ainsi qu'un rapport d'allocation fournissant les informations sur les projets financés.

En mai 2021, une obligation à 10 ans avec un rendement de 0,405% et une à 20 ans avec un rendement de 0,952% ont été émises. Île-de-France Mobilités a reçu un soutien massif de la part des investisseurs, avec un livre d'ordre final de plus de 2 milliards d'euros d'intérêts.

2 PRESERVER LA BIODIVERSITE, LES MILIEUX ET LES RESSOURCES

2.1 Renouveler les bus et convertir les centres opérationnels bus pour réduire les émissions de polluants atmosphériques

La poursuite du renouvellement du parc de bus et des centres opérationnels bus pour parvenir à un parc 100% propre en 2030

Île-de-France Mobilités poursuit l'objectif d'une flotte de bus et cars 100% propre à horizon 2030, pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques. Les solutions biométhane et électrique ont été privilégiées pour cette transition, en orientant le mix énergétique vers 75 % de biométhane et 25 % d'électrique. La technologie au biométhane est éprouvée depuis de nombreuses années et offre une autonomie élevée des véhicules. Elle peut en outre contribuer à une économie circulaire via l'utilisation de gaz produit localement.

Pour atteindre l'objectif de conversion des 10 000 bus et cars à l'horizon 2030, Île-de-France Mobilités a mis en place une stratégie de transition énergétique, reposant dans un premier temps sur la conversion des centres opérationnels bus puis dans un second temps sur le renouvellement du matériel roulant. En 2020 :

- 109 bus ont été livrés à la RATP (58 GNV et 51 électriques) et 340 l'ont été via la Centrale d'Achat du Transport Public pour les réseaux de moyenne et de grande couronnes (272 GNV et 68 électriques). Néanmoins, la crise sanitaire du Covid-19 a entraîné des reports de livraisons de bus. Aussi, 111 véhicules GNV et 146 véhicules électriques retardés en 2020 seront livrés à la RATP en 2021. Ce sont ainsi 449 bus qui ont été livrés et 257 dont la livraison a été décalée en 2021. Par ailleurs, 686 bus et cars propres supplémentaires devraient être livrés en 2021.
- Une conversion énergétique a été réalisée sur douze centres opérationnels bus pour permettre la mise en service des bus propres, quatre pour le réseau RATP, et huit pour les autres opérateurs. En 2021, seize centres supplémentaires devraient être convertis.

Au total, fin 2020, dix-neuf centres avaient été convertis dont quinze au gaz et quatre à l'électrique.

En octobre 2020, la Commission Européenne a accordé 23 millions d'euros de subventions pour l'achat de bus électriques et la conversion des centres à l'électrique et au biométhane sur le réseau RATP dans le cadre du programme « Connecting European Facility » qui vise à financer les infrastructures de transport durables. En février 2021, Île-de-France Mobilités a débloqué 440 millions d'euros pour financer l'achat de plus de 1000 bus propres qui seront commandés et réceptionnés par la RATP d'ici 2023.

Une mesure des émissions de polluants des bus en condition réelle en partenariat avec Airparif

Pour s'assurer des niveaux de réduction réels d'émissions de polluants apportés par la transition de la flotte vers des bus de normes Euro VI, diesel, hybrides ou GNV, Île-de-France Mobilités s'est associée avec Airparif pour mettre en œuvre des campagnes de mesures. Les résultats de l'étude ont été rendus publics en janvier 2021.

Des mesures ont été réalisées durant deux années pour cinq polluants (oxydes d'azotes NO et NO₂, particules, monoxydes et dioxydes de carbone). Les mesures effectuées couvrent ainsi les polluants présentant un risque sanitaire local et les gaz à effet de serre concourant au réchauffement climatique. Elles ont été réalisées sur un échantillon de 28 bus utilisant de façon alternative différents carburants : Euro IV Diesel, Euro VI Diesel, Euro VI hybrides, et Euro VI GNC (Gaz Naturel Comprimé). Les bus Euro V n'ont volontairement pas été inclus dans le périmètre de l'étude, car il n'y a pas eu de rupture technologique conséquente entre les véhicules Euro IV et Euro V.

Les résultats des mesures ont montré un fort impact sur les émissions d'oxydes d'azote, avec des réductions très importantes pour les bus GNV.

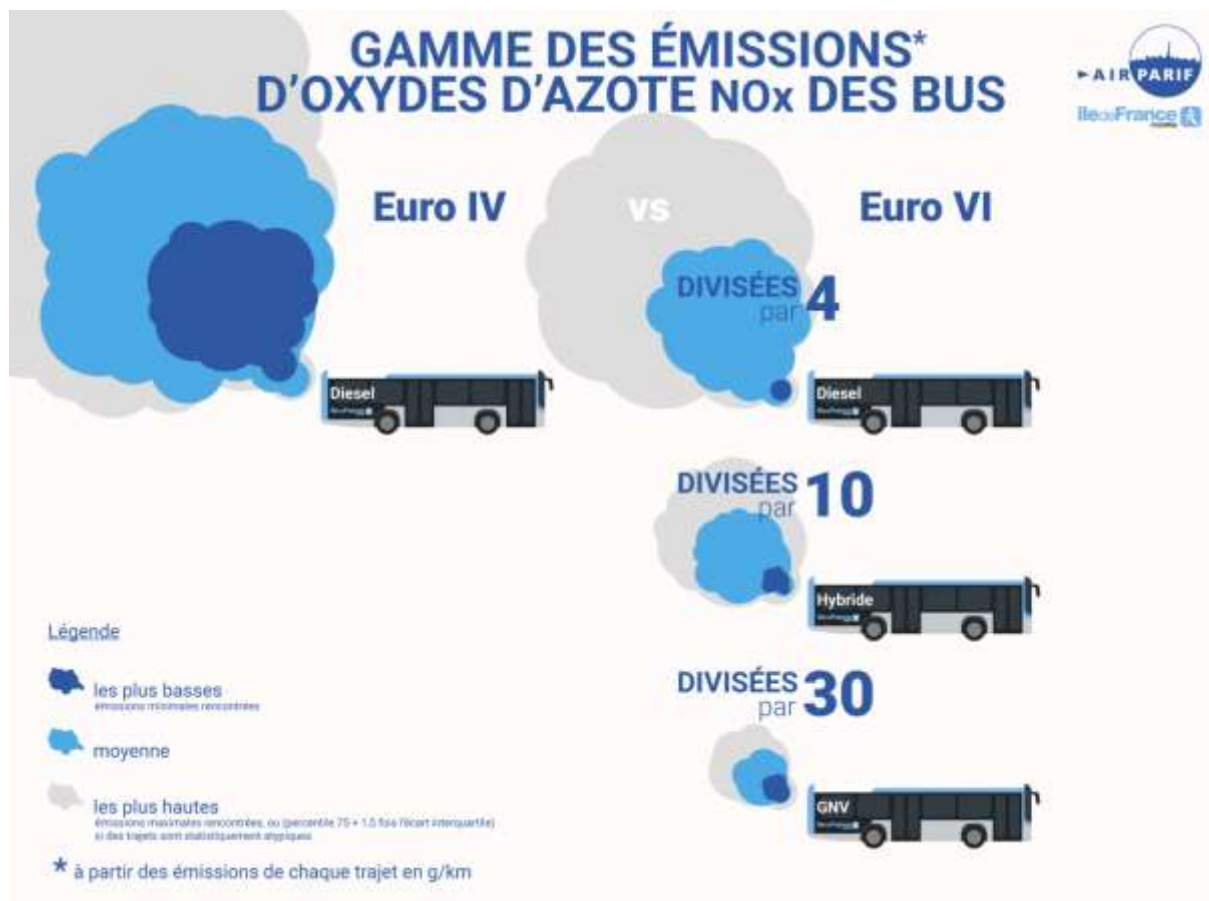


Figure 5 : Réductions d'émissions d'oxydes d'azote issues des bus en conditions réelles de circulation en fonction de la technologie

Par ailleurs, les particules en masse ne sont plus mesurables avec les véhicules Euro VI pour toutes les catégories et les émissions à l'échappement de particules en nombre sont 50 à 80 fois moins importantes. Les émissions de CO₂ sont réduites de 6 à 27%.

Ces mesures permettent d'évaluer l'impact du renouvellement de la flotte entre 2014 et 2020. Les émissions d'oxydes d'azote ont ainsi été réduites de 30% et celles de particules de 36%. La réduction des émissions de dioxyde de carbone est quant à elle plus limitée, de 5%.

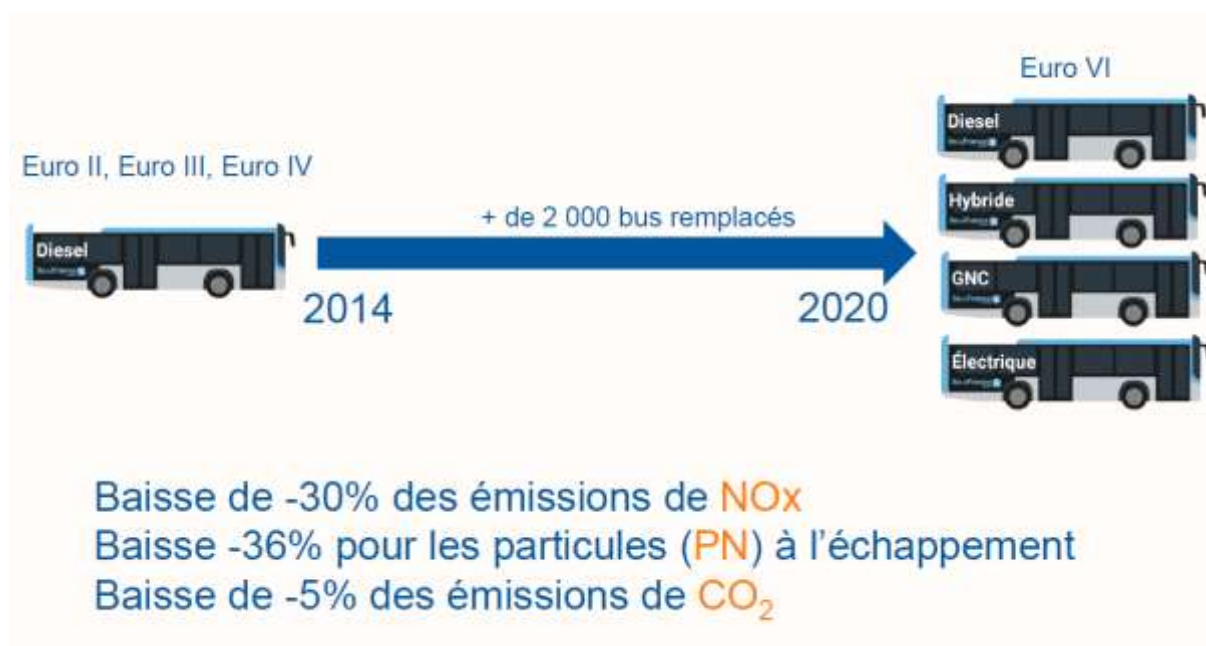


Figure 6 : Bilan des réductions d'émissions de polluants atmosphériques et dioxyde de carbone lié au renouvellement de la flotte entre 2014 et 2020

2.2 Accompagner la lutte contre les émissions de polluants issues des trafics routiers

Depuis 2017, Île-de-France Mobilités accompagne les politiques de lutte contre la pollution atmosphérique générée par le trafic routier. En cas de pic de pollution entraînant des restrictions de circulation, un forfait anti-pollution est mis à disposition des Franciliens. Il permet de voyager au cours d'une journée sur l'ensemble du réseau de transport en commun au prix de 3,80 euros.

Par ailleurs, Île-de-France Mobilités est associée aux travaux d'études sur les impacts de la mise en place de la Zone à Faibles Emissions Métropolitaine (ZFE-m) avec la Métropole du Grand Paris, la DRIEAT, Airparif et l'Université Gustave Eiffel. Dans ce cadre, Île-de-France Mobilités a piloté, au cours du mois d'avril 2021, une enquête sur les évolutions de comportement envisagées par les Franciliens en réaction aux mesures de restriction des circulations dans le périmètre intra A86. Elle a permis d'évaluer les parts des personnes impactées par les restrictions qui changeront de véhicule, se reporteront vers les transports en commun ou d'autres modes. Les résultats de l'enquête ont permis de constater qu'environ 26% des personnes concernées par les restrictions et utilisant leur véhicule tous les jours ou presque prévoient de se reporter vers les transports en commun. Ces derniers auront donc un rôle important à jouer pour accompagner la mise en œuvre de la ZFE.

2.3 Préserver l'environnement dans le cadre des projets de transports collectifs

Déploiement de la démarche HQE Infrastructure™

En 2020, Île-de-France Mobilités s'est engagée dans une démarche de certification HQE Infrastructure™ pour le dépôt de bus de Bondoufle. Cette démarche a également été intégrée dans la conception du prolongement du tramway T8 au sud (de Porte de Paris à Rosa Parks) ainsi que dans d'autres projets d'infrastructures linéaires tels que le Câble A et le Bus Bords de Marne. Il s'agit d'une démarche volontaire visant à limiter les impacts environnementaux d'une opération de construction ou de réhabilitation, à améliorer la qualité de vie des futurs utilisateurs et usagers et à réaliser des économies de coûts d'exploitation et de maintenance durant toute la durée de vie des bâtiments. La certification HQE Infrastructure™, conçue par CERTIVEA (opérateur de l'offre globale HQE™ en France), est une approche multicritère dans une perspective de développement durable.

Pour les centres opérationnels bus, Île-de-France Mobilités s'est fixée pour objectif d'obtenir cette certification au plus tard au moment de leur mise en service, qu'elle en soit maître d'ouvrage ou qu'elle en confie la construction à un concessionnaire dans le cadre des délégations de service public.



Figure 7. Cadre de référence HQE Aménagement et HQE Infrastructures

Dans le cadre de ces délégations, et sauf dispositions contraires dans le pré-programme ou le programme du centre opérationnel bus joint au dossier de consultation, Île-de-France Mobilités fixe trois cibles prioritaires et obligatoires à intégrer à la démarche :

- Maîtrise des consommations énergétiques des bâtiments (locaux administratifs et ateliers de maintenance) et des émissions de carbone du projet,
- Maîtrise des eaux pluviales et des consommations d'eau, avec en particulier obligation d'infiltration des eaux pluviales (hors impossibilités géotechniques),
- Intégration paysagère et biodiversité : réalisation de mesures de compensation et accompagnement *in situ* autant que possible, 40% au moins de toitures

végétalisées, création ou maintien des corridors écologiques locaux, création d'habitats favorables à la faune locale dans le projet de paysage ...

Les entreprises répondant aux consultations doivent produire une notice spécifique décrivant les principes retenus pour respecter la démarche environnementale de conception et d'exploitation du site et mettant si possible en avant des réalisations passées.

Une incitation aux bonnes pratiques des opérateurs via des exigences dans les délégations de service public

Au-delà de ces demandes relatives à la construction ou à la réhabilitation des centres opérationnels bus, dans le cadre des délégations de service public, Île-de-France Mobilités demande aux opérateurs d'être force de proposition sur une série de thématiques environnementales :

- Prévention de la pollution,
- Utilisation durable des ressources : maîtrise des consommations d'énergie, d'eau et de matières premières,
- Protection de l'environnement, de la biodiversité,
- Achats durables / consommation durable,
- Gestion des déchets.

Mise en œuvre de la compensation environnementale des impacts résiduels du tramway T12 sur le Port aux Cerises

Les impacts environnementaux résiduels (après évitement et réduction) liés à la construction en cours des infrastructures du tram-train T12 entre Massy et Evry-Courcouronnes ont été compensés par une série de mesures. Les premières ont été réalisées le long du tracé, en cherchant à rétablir la qualité paysagère et environnementale des territoires traversés. Par exemple, des habitats favorables aux espèces locales protégées (bergeronnette des ruisseaux et martin-pêcheur) sont recréés.

Par ailleurs, une série de mesures a été mise en œuvre pour compenser l'impact sur les espèces protégées, visant à créer de meilleures conditions d'habitat pour les espèces animales sur la base de loisirs du Port-aux-Cerises à Draveil, sur les parcelles de Port Courcel et des Mousseaux.

Sur la parcelle de Port Courcel, constituée de milieux boisés, de prairies et d'arbres, les mesures sont les suivantes :

- En milieu boisé : une régénération spontanée de la végétation, la création d'ouvertures et d'éclaircies et une diversification du peuplement et des travaux de nettoyage,
- En milieu de prairies et d'arbres : une préparation des sols, la lutte contre les espèces envahissantes et une végétalisation, une régénération spontanée de la végétation.

Ces mesures vont permettre d'améliorer les capacités d'accueil du site pour diverses espèces (oiseaux forestiers et des milieux semi-ouverts à ouverts, chauve-souris, écureuil roux, reptiles).

Sur la parcelle des Mousseaux, composée de prairies et d'arbres et de milieux aquatiques, les mesures sont les suivantes :

- pose de nichoirs pour accueillir la bergeronnette des ruisseaux et le martin-pêcheur,
- création d'une roselière,
- création de sites de nidification pour le grèbe huppé,
- mise en place de plantes hélophytes sur la berge.

Ces mesures vont permettre d'améliorer les capacités d'accueil du site pour la nidification des oiseaux des roselières (grèbe huppé notamment), la nidification du martin-pêcheur et de la bergeronnette des ruisseaux ainsi que pour l'alimentation du héron cendré et du grand cormoran.

3 ASSURER LA COHESION SOCIALE ET LA SOLIDARITE ENTRE LES TERRITOIRES ET LES GENERATIONS

3.1 Adapter les tarifs des transports en commun aux différentes situations

Île-de-France Mobilités a pour objectif la mise en œuvre d'une gamme de forfaits qui constitue un ensemble cohérent et adapté aux besoins de chacun tout au long de la vie. En 2020 et début 2021, trois nouvelles mesures tarifaires sont venues compléter la gamme déjà existante.

Le Passe Junior

Pour la rentrée scolaire 2020, Île-de-France Mobilités a mis en place le Passe Junior, qui permet aux enfants franciliens de 4 à 11 ans, scolarisés en maternelle ou en primaire, de circuler sur l'ensemble du réseau de transports en commun et de transport scolaire avec un abonnement de 16 euros par an (+ 8 euros de frais de dossier). Le coût annuel de la mesure pour Île-de-France Mobilités est estimé à 20 millions d'euros.

Elle s'ajoute à la réduction de 50% déjà existante pour tous les enfants de 4 à 9 ans (Franciliens ou non), sur les tickets en carnet ou à l'unité.

Une réduction pour les volontaires du service civique

En avril 2021, Île-de-France Mobilités a décidé d'accorder aux volontaires du service civique en Île-de-France une réduction de 50% sur leur forfait Navigo, ramenant le montant payé pour leur abonnement à un niveau équivalent à celui concernant l'ensemble des étudiants et salariés franciliens. Ce sont plus de 14 000 volontaires chaque année en Île-de-France qui, n'ayant pas le statut de salarié, ne pouvaient jusqu'à présent bénéficier de la prise en charge par l'employeur de 50% de leurs frais de transport. La réduction leur est accessible depuis juillet 2021.

Alignement vers le haut des avantages tarifaires destinés aux personnes à Mobilité réduite

Afin de rendre les transports en commun toujours plus accessibles, Ile-de-France Mobilité a pris la décision de rendre plus lisible la tarification pour les personnes à mobilité réduite en élargissant les avantages des Franciliens aux non-Franciliens. Les usagers détenteurs d'une Carte Mobilité Inclusion ou d'une Carte ONAC ainsi que leurs accompagnateurs peuvent désormais bénéficier de réduction allant de 50% à la gratuité quel que soit le lieu de résidence de l'utilisateur et l'utilisation qu'il fait du réseau.

3.2 Rendre le réseau de transports collectifs accessible à tous

La mise en accessibilité de l'ensemble de la chaîne de déplacements a été rendue obligatoire par la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la

participation et la citoyenneté des personnes handicapées, modifiée par l'ordonnance du 26 septembre 2014.

L'accessibilité des transports collectifs concerne les véhicules, les gares ou arrêts, l'information voyageurs ainsi que les équipements. Les personnes à mobilité réduite doivent pouvoir entrer, circuler et utiliser l'ensemble des services comme les autres voyageurs.

Île-de-France Mobilités a approuvé son Schéma Directeur d'Accessibilité en 2009 puis son Schéma Directeur d'accessibilité – Agenda d'accessibilité programmée (SD'AP) en juillet 2015. Celui-ci présente les orientations et priorités générales pour la mise en accessibilité du service public de transport puis plus spécifiquement les travaux à réaliser sur le réseau routier et sur le réseau ferré.

La mise en accessibilité d'une gare consiste à rendre la chaîne du déplacement accessible à l'ensemble des personnes à mobilité réduite, de la voirie jusqu'au train. La suppression des obstacles, l'installation de portes automatiques, de guichets et de distributeurs de titres accessibles, la largeur des cheminements mais aussi l'adaptation ou la création d'ouvrages de franchissement des voies (passerelles et passages souterrains) avec la création d'ascenseurs, l'adaptation de la hauteur des quais aux trains et la mise en place sur ceux-ci de bandes d'éveil à la vigilance et la mise aux normes de l'éclairage et de l'information sonore et visuelle constituent les principaux travaux.

S'agissant du matériel roulant, les trains, les trams, et les bus aujourd'hui déployés sur le réseau intègrent pleinement les problématiques liées à l'accessibilité (planchers surbaissés et rampes d'accès dans les bus, places adaptées, informations visuelles et sonores, etc.).

Un renouvellement des engagements pour l'accessibilité dans les transports franciliens

En janvier 2020, la Présidente d'Île-de-France Mobilités a rappelé l'engagement à atteindre 60% du réseau ferré accessible à horizon 2024, représentant 95 % de la fréquentation, à travers un programme de travaux de 1,4 milliards d'euros dont l'échéance est prévue pour 2024.

Par ailleurs, une étude a été lancée avec la RATP et la Région Île-de-France pour la mise en accessibilité de la ligne 6 du métro. En effet, le réseau historique constitue la principale difficulté technique de mise en accessibilité du réseau de transport en commun. Néanmoins, la configuration en partie aérienne de la ligne 6 permet d'envisager des travaux plus aisés.

À fin 2020, 65% du programme du Schéma Directeur d'Accessibilité ferré est mis en service (114 gares SNCF accessibles sur 209 et 64 gares RATP accessibles sur 65). La ligne 14 du métro, les RER A et B (notamment grâce à la mise en accessibilité de la gare de la Croix de Berny, voir encadré plus loin), le réseau de tramway et le réseau de bus (506 lignes de bus accessibles aujourd'hui contre 279 en 2015) sont 100% accessibles. Viendront s'y ajouter les prolongements des lignes de métro 4, 11 et 12, de même que l'ensemble des lignes du réseau du Grand Paris Express.

Par ailleurs, Île-de-France Mobilités a publié en janvier 2021 un nouveau plan « Paris Île-de-France – Personnes à mobilité réduite » à destination de toutes les personnes en

difficulté pour se déplacer (femmes enceintes, personnes âgées ou invalides, usagers avec des bagages) afin de mieux préparer leur voyage sur le réseau de transport dans Paris, en répertoriant notamment les stations de métro et RER équipées d'ascenseurs et/ou d'escaliers mécaniques ainsi que les stations profondes ou peu profondes.

UNE NOUVELLE GARE ACCESSIBLE A TOUS : LA CROIX DE BERNY

Depuis fin avril 2021, la gare de la Croix de Berny sur la ligne B du RER est accessible à toutes les personnes en situation de handicap.



Figure 8. Les nouveaux aménagements et équipements de la gare de la Croix de Berny pour son accessibilité à toutes les personnes en situation de handicap

La mise en accessibilité repose sur une série de mesures d'aménagement :

- L'accès historique de la gare est rendu plus spacieux et accessible aux personnes à mobilité réduite grâce à l'installation d'un ascenseur,
- Un nouvel accès principal a été construit et sera entièrement accessible aux personnes à mobilité réduite une fois terminés les travaux du parvis en lien avec la future ligne de tramway T10. La correspondance sera de plein pied avec cette dernière et le réseau de bus, dont la ligne Trans-Val-de-Marne (TVM),
- Des équipements ont été installés (passages élargis au niveau des appareils de contrôle, interphones de dernière génération pour contacter un agent RATP, balises sonores, bandes d'éveil de la vigilance etc.),
- Les quais ont été élargis au niveau des entrées et sorties pour faciliter la circulation de tous les voyageurs,
- Un nouveau passage sous voie a été construit pour remplacer une passerelle,
- Le système de sécurité de la gare a été mis à niveau afin qu'il soit adapté à la prise en charge de personnes en situation de handicap, notamment par la création d'espaces refuge pour les personnes ne pouvant évacuer de manière autonome.

Ce panel de mesures d'aménagement et d'installation d'équipements sont le fruit de rencontres avec la Comité Consultatif Accessibilité, composé de la Mission accessibilité RATP et de neuf associations. Elles sont accompagnées de mesures de formation des agents RATP qui travaillent dans la gare à l'utilisation des équipements et à l'accueil des personnes en situation de handicap.

Un projet innovant pour améliorer l'accessibilité du réseau aux personnes déficientes visuelles

Le projet Navilens, expérimenté à la gare de Versailles-Chantiers par Keolis en co-construction avec Île-de-France Mobilités, la Communauté d'Agglomération de Versailles Grand Parc, SNCF et l'association Valentin Haüy, a pour objectif d'aider les personnes

aveugles et malvoyantes à acquérir plus d'autonomie dans leurs déplacements. Cette technologie est déjà déployée sur des réseaux de transport public en Espagne et aux Etats-Unis et cette expérimentation constitue une première en France.

La technologie s'appuie sur un mécanisme de reconnaissance d'image à partir de QR codes « augmentés » disposés le long de parcours clients identifiés et d'une application pour smartphone qui permet le guidage vocal des voyageurs déficients visuels. Les QR codes peuvent être captés à des distances éloignées et avec des angles importants : c'est l'apport principal de la technologie. Au-delà des personnes déficientes visuelles, cette technologie peut aider dans leur parcours les personnes freinées par la langue des affichages ou connaissant mal les lieux.



Figure 9 : Un exemple de QR code augmenté sur un panneau d'affichage en gare de Versailles Chantiers

L'expérimentation se poursuit jusqu'en juillet 2021 avec des tests menés avec un panel de voyageurs déficients visuels sur des parcours spécifiques de connexion entre la gare SNCF et la gare routière de Versailles Chantiers. Une évaluation de l'expérimentation sera réalisée auprès des voyageurs, tout particulièrement sur la facilité d'usage de la technologie et le gain d'autonomie qu'ils en auront retiré. Ce bilan sera partagé avec Île-de-France Mobilités et l'association Valentin Haüy. L'objectif est de valider la technologie dans la perspective de son déploiement par Île-de-France Mobilités.

3.3 Développer le covoiturage et l'autopartage

En tant qu'autorité organisatrice des mobilités, Île-de-France Mobilités met en place des mesures visant l'optimisation de l'usage des véhicules individuels motorisés, de deux façons :

- D'une part, en promouvant le covoiturage afin d'améliorer le taux de remplissage de ces véhicules,
- D'autre part, en promouvant l'autopartage pour concourir à la démotorisation des ménages.

Covoiturage : signature de nouvelles conventions

Le covoiturage recouvre un ensemble de pratiques de déplacements plus ou moins larges selon la définition considérée. Est ainsi considéré comme covoituré, tout déplacement en voiture au cours duquel le conducteur transporte un ou plusieurs passagers, quels que soient leur motif de déplacement et leur âge. L'EGT 2018 a révélé que le recours au covoiturage est loin d'être marginal en Île-de-France, mais que sa pratique pour les déplacements en lien avec le travail reste limitée.

Île-de-France Mobilités expérimente depuis fin 2017 un dispositif d'incitation au covoiturage visant en particulier ce motif de déplacement, reposant sur le développement d'une visibilité à l'échelle régionale et sur une incitation financière pour les covoitureurs.

Depuis 2019, le covoiturage est intégré à l'application ViaNavigo, ce qui permet aux usagers de retrouver toutes les offres de covoiturage sur une même plateforme.

En raison de la crise sanitaire liée au Covid-19, l'année 2020 a connu un faible recours au covoiturage. Néanmoins cette année a permis la préparation d'un nouveau cadre conventionnel qui a été mis en place en mai 2021. Île-de-France Mobilités offre ainsi *via* ses trois partenaires (BlaBlaCar Daily, Karos, Klaxit) deux trajets quotidiens en covoiturage à tous les détenteurs d'un passe Navigo annuel, mensuel ou Imagine R, et même à tous les Franciliens en cas de perturbations majeures dans les transports ou de pics de pollution. Le dispositif permet la réservation des trajets *via* l'application Île-de-France Mobilités et garantit une rémunération aux conducteurs qui proposeront l'ouverture de leurs portières.

Autopartage : nouvelle labellisation et préparation d'un kit juridique à destination des collectivités

Avec la labellisation récente des services d'autopartage « Zity by Renault », « Free2Move » « Sharenow » et « Lime », Île-de-France Mobilités a désormais labellisé sept opérateurs qui se sont implantés dans une cinquantaine de communes franciliennes. Trois autres opérateurs étaient en effet déjà concernés : Communauto et Clem' qui proposent de l'autopartage en boucle et l'opérateur de scooters partagés CityScoot. Ce label mis en place en novembre 2019, après plusieurs mois de concertation auprès des opérateurs d'autopartage et des collectivités, est en outre obligatoire depuis janvier 2021 pour tout service souhaitant être déployé à Paris.

Il permet de garantir à l'ensemble des utilisateurs un socle commun de prestations, telles que :

- La mise à disposition de véhicules exclusivement dédiés à l'autopartage et peu polluants : électriques, hydrogène ou essence/hybrides respectant le Crit'Air1,
- La possibilité de réserver le service pour des durées courtes : 10 minutes pour un service en free-floating, une heure pour un service avec stations réservées,
- Des véhicules mis à disposition avec ou sans réservation préalable,
- Une clarté de l'information sur les conditions du service,
- Un accès du service au grand public, y compris aux jeunes conducteurs,
- Une maintenance régulière des véhicules et service d'assistance aux usagers pendant l'ouverture du service.

Les services labélisés représentent près de 5 800 véhicules, matérialisés par une vignette bleue. En complément de ce label, qui devrait concerner prochainement de nouveaux opérateurs, Île-de-France Mobilités anime le réseau des acteurs de l'autopartage (collectivités, opérateurs, bureaux d'étude ...) par l'organisation de séminaires destinés à soutenir les collectivités qui souhaiteraient accueillir un service d'autopartage sur leur territoire. Un kit juridique pour aider les collectivités à décrypter la Loi d'orientation des mobilités et à produire tous les documents administratifs nécessaires pour l'implantation d'un service d'autopartage en free-floating a ainsi été diffusé au printemps 2021.

3.4 Proposer des solutions de mobilité dans les territoires les moins denses

Développement des services de transport à la demande

Poursuivant l'objectif de s'adapter aux besoins de mobilité de tous les Franciliens et à la diversité des territoires, Île-de-France Mobilités a engagé le développement d'une offre de transport à la demande (TàD) dans les secteurs peu denses de la région, essentiellement en grande couronne.

Le service de transport à la demande s'appuie sur des véhicules dont la capacité est adaptée aux flux de voyageurs (souvent des minibus de 9 places) qui circulent uniquement lorsqu'un besoin est exprimé *via* une réservation. Il s'organise de deux manières différentes :

- Sur une ligne virtuelle : comme sur une ligne de bus classique, le Transport à la Demande a un tracé et des arrêts définis. Le bus ne part que lorsque des passagers ont fait une réservation préalable.
- Par zone : il n'y a pas de tracé prédéfini. Le Transport à la Demande s'effectue sur un périmètre donné : selon son point de départ, le voyageur a accès à un ou plusieurs arrêts. L'itinéraire de desserte du bus est organisé en fonction des demandes.

Ce service vient compléter les transports collectifs existants déjà proposés par Île-de-France Mobilités. Réalisé en zones peu denses, il vient généralement relier ces zones à une gare, une ligne de bus classique, ou des équipements (hôpitaux, centres commerciaux, loisirs...).

En 2019, une plateforme régionale de réservation de TàD a été lancée, s'appuyant sur un centre d'appels, un site internet et une application mobile. En 2020, l'offre de service a continué à se développer avec la mise en service ou l'intégration au réseau d'Île-de-France Mobilités des 19^{ème}, 20^{ème} et 21^{ème} lignes (TàD Cœur Essonne, Vallée de Chevreuse et Pays de Limours). Le service de TàD Vallée de Chevreuse permet par exemple de rejoindre rapidement la gare de Saint-Rémy-Lès-Chevreuse du RER B tandis que celui du Pays de Limours relie la gare autoroutière de Briis-sous-Forges et la gare de Breuillet du RER C. Ces deux services fonctionnent avec six véhicules 100% électriques.

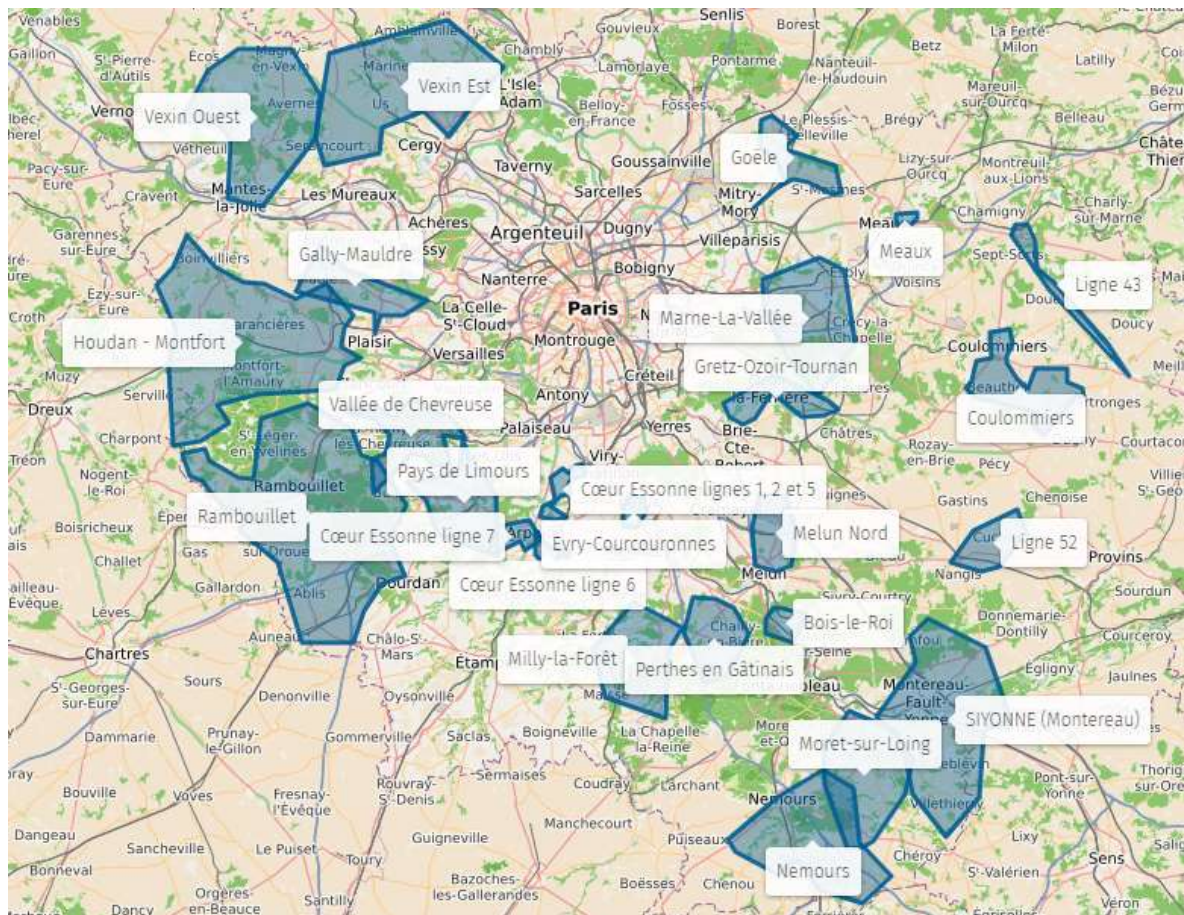


Figure 10. Services de Transport à la demande en Île-de-France en juillet 2021

Développement des parcs relais

Les Parcs Relais sont des parcs de stationnement aménagés à proximité d'une gare pour que des voyageurs qui utilisent leur véhicule particulier pour rejoindre les transports en commun puissent le stationner jusqu'à leur retour. Ils visent à faciliter l'intermodalité entre la voiture particulière et les transports en commun et ainsi encourager leur usage.

En 2006, Île-de-France Mobilités a approuvé un Schéma directeur des Parcs Relais qui fixe les conditions d'attribution d'un label « Parcs Relais » à des parcs de stationnement à proximité de gares. Il définit des critères d'opportunité de création d'un parc relais (notamment vis-à-vis de l'offre de stationnement sur voirie à proximité), des niveaux de service à mettre en œuvre (signalétique, accessibilité, accueil/information, sécurité, propreté) et les principes de tarification à appliquer. Les parkings relais labélisés bénéficient de subventions d'Île-de-France Mobilités pour leur création, leur extension et leur rénovation. Après sa mise à jour en 2016, le Schéma directeur des Parcs Relais fixe un objectif de 10 000 places supplémentaires aux abords des gares et stations de métro d'ici 2021.

Depuis 2016, 11 500 places ont été financées par Île-de-France Mobilités et 8 000 places ont été rendues gratuites aux usagers abonnés au passe Navigo, au sein de vingt-neuf parcs relais. Ce sont en tout plus de 20 000 places qui répondent aux critères du label, dans soixante-treize parcs relais en service.

3.5 Accompagner la dynamisation des territoires de Grande couronne autour des gares

Depuis 2019, Île-de-France Mobilités s'est engagée dans le programme « Gares de demain » qui vise à offrir des services de proximité aux voyageurs du quotidien dans les gares de Grand couronne.

Deux premières crèches avaient été inaugurées en septembre 2019 dans les gares de Dammartin – Juilly – Saint-Mard et de Villiers – Neauphle – Pontchartrain, et deux centres de loisirs et de halte-garderie ont été installés en gare de Bondy et de Chelles. Quatre crèches supplémentaires seront déployées dans les gares de Nanteuil – Saâcy (ligne P, département 77), Verneuil – L'Étang (ligne P, 77), Etampes (Ligne C, 91) et L'Isle-Adam – Parmain (ligne H, 95). Toutes ces installations tiennent compte des contraintes ferroviaires (sécurité ferroviaire, bruit, vibrations, pollution). Elles sont financées à parts égales par Île-de-France Mobilités et par SNCF Gares & Connexions. L'objectif est de créer une vingtaine d'espaces pour l'enfance et la petite enfance en gare d'ici 2023.

Par ailleurs, quatre gares ont été réhabilitées pour accueillir diverses activités :

- Une maison d'assistantes maternelles à la gare de Couilly Saint-Germain – Quincy (77, ligne P)
- L'accueil de l'association COOPLICOT (coopérative de producteurs locaux) à la gare de Saint-Mammès (77, ligne R)
- L'accueil de la coopérative COOP Saveurs du Vexin à la gare de Santeuil-le-Perchay (95, ligne J)
- L'hébergement d'un club d'aviron à la gare de Coudray – Montceaux (91, ligne D)

En outre, en mars 2021, Île-de-France Mobilités a lancé en partenariat avec SNCF Gares & Connexions un appel à projet « Challenge Gares de demain » qui vise à encourager le développement de nouveaux services. Pour cette édition pilote, trente-cinq gares ont été sélectionnées sur les lignes C, D, H, J, N, O et R du réseau ferré. L'appel à projets s'adresse à la fois aux petits entrepreneurs locaux, aux associations, aux entités publiques et aux collectivités. Les candidatures sont en cours d'analyse à l'été 2021. Les travaux d'installation seront financés par SNCF Gares & Connexions et par Île-de-France Mobilités.

4 L'EPANOUISSEMENT DE TOUS LES ETRES HUMAINS

4.1 Des mesures pour accompagner la gestion de la pandémie de Covid-19

Dans le cadre de la crise sanitaire liée à la pandémie de Covid-19, Île-de-France Mobilités s'est mobilisée pour rendre les transports en commun sûrs pour les voyageurs et pour permettre l'accès de tous aux soins et à la vaccination.

Distribution de masques en tissu lavables

Le port du masque dans les transports en commun a été rendu obligatoire à l'occasion du déconfinement. En mai 2020 se procurer un masque pouvait être laborieux, ruptures de stock et manque de clarté des informations pouvaient perturber l'utilisateur dans l'appropriation de cette nouvelle règle. Afin d'accompagner les abonnés des transports, Ile-de-France mobilités a choisi d'organiser la distribution de masques en tissus lavables à l'entrée du réseau de transport. Deux millions de masques ont ainsi été distribués aux usagers entre le 16 mai et le 1er juillet 2020 dans plus de 50 gares SNCF, 200 sites RATP et 12 réseaux de transporteurs OPTILE. La remise d'un masque s'effectuait dans un premier temps au guichet après présentation de son passe Navigo chargé d'un forfait, l'objectif était de permettre à chacun de disposer au moins d'un masque lors de son premier trajet. Dans un second temps, les contrôleurs RATP et SNCF ont pu en distribuer aux personnes n'en disposant pas lors des contrôles, évitant ainsi de potentiels altercations. Cette distribution a été saluée aussi bien par les usagers que par les agents des transporteurs désireux d'apporter des solutions concrètes lors de cette phase de transition.

Les masques commandés via la centrale d'achat de la région Ile-de-France répondaient à des critères stricts de qualité, étaient testés dans des laboratoires agréés par l'AFNOR et conditionnés dans un emballage individuel comprenant les informations essentielles à leur bonne utilisation.

Mise en œuvre d'un plan d'actions de désinfection et de mesures de distanciation sociale

Dès le début du confinement de mars 2020, Ile-de-France Mobilités a pris l'initiative de monter un groupe de travail avec les opérateurs franciliens afin de préparer un plan d'action coconstruit visant à garantir un niveau élevé et harmonisé de mesures sanitaires dans les réseaux, en perspective du déconfinement. Cela s'est traduit par un plan d'actions demandant, en sus du nettoyage habituel, une désinfection au moins deux fois par jour dans les espaces de transport et dans les matériels roulants ferrés, au moins une fois par jour dans les bus et complétée si possible par des actions ciblées en journée. Il a également été demandé aux opérateurs d'installer des distributeurs de gel hydroalcoolique dans toutes les gares et stations ferroviaires et dans les cinquante principales gares routières. En complément d'opérations de distribution gratuite (cf. paragraphe précédent), il a été demandé à la RATP et la SNCF d'intégrer des kits contenant des masques aux machines de vente de boissons et de friandises. Enfin, des prescriptions en matière de mesures de gestion des flux, de contrôle du port du masque et de signalétique (annonces sonores, signalétique sur les quais et dans les matériels roulants) ont été fixées.

Des expérimentations de solutions virucides innovantes

Ile-de-France Mobilité a initié et financé plusieurs expérimentations mises en œuvre par les opérateurs, visant à améliorer les dispositifs existants par des solutions innovantes : traitements antimicrobiens « rémanents » pour les surfaces, bornes de solutions virucides « nouvelle génération » et distributeurs de solutions virucides embarqués dans les véhicules. Ces deux dernières expérimentations se poursuivent et pourront potentiellement faire l'objet de déploiement à plus grande échelle. Dans ces démarches, Ile-de-France Mobilités s'est faite accompagner par un laboratoire expert en hygiène hospitalière et par la cellule toxicologique de la SNCF et a échangé avec des autorités organisatrices et opérateurs de province pour partager les retours d'expériences.

Mise à contribution d'un service de transport à la demande et des réseaux PAM pour faciliter l'accès à la vaccination des plus de 75 ans

En décembre 2020, Île-de-France Mobilités a décidé de mettre à contribution le réseau de transport à la demande et le service PAM (« Pour Aider à la Mobilité ») pour desservir les centres de vaccination afin que toutes les personnes de plus de 75 ans puissent s'y rendre. Ces trajets ont été rendus gratuits pour toute personne de plus de 75 ans sur les services de transport à la demande et pour celles en perte d'autonomie (évaluées selon la Grille AGGIR et bénéficiaires de l'APA au titre d'un GIR 1 à 4) sur le service PAM. Ce dernier étant co-financé par les départements, Île-de-France Mobilités et la Région Île-de-France, Île-de-France Mobilités s'est engagée à prendre en charge l'intégralité du coût de cette gratuité.

4.2 Davantage de moyens pour assurer la sécurité des voyageurs

La sécurité des voyageurs est un axe central de développement pour favoriser l'utilisation des transports en commun en Île-de-France. Dans cette optique, Île-de-France Mobilités poursuit la mise en place du plan sûreté dans les transports adopté en 2019 et l'amplifie par des mesures ciblées.

Signature d'une convention pluriannuelle avec la Gendarmerie nationale

Île-de-France Mobilités conforte et accentue son engagement à accroître la présence humaine sur ses réseaux notamment *via* la convention pluriannuelle signée avec la Gendarmerie nationale qui a atteint l'objectif de déployer 1000 patrouilles de réservistes dans les bus de grande couronne en 2020. En 2021, 1000 patrouilles seront également déployées sur le réseau Transilien, aussi bien dans les trains que sur les quais et en gare. En 2021, ce seront donc l'équivalent de 6000 jours-hommes présents sur le réseau francilien, pour un coût de 1,4 million d'euros.

Création d'une formation à destination des agents de sécurité privée exerçant sur le territoire francilien

Île-de-France Mobilités accorde une attention particulière aux agents de sécurité privée et a pris l'initiative de réunir la Police nationale, la Gendarmerie nationale, la branche professionnelle de la sécurité privée et les opérateurs de transport pour créer et faire certifier une formation complémentaire spécialisée du métier d'agent de sécurité privée dans les transports en commun, à destination de ces agents. Cette formation, qui sera à l'avenir exigée pour tout agent de sécurité privée exerçant sur le réseau de transport francilien et financé par Île-de-France Mobilités, permettra de faire monter en compétence les agents et renforcera l'efficacité de leur travail au service de la sécurité des usagers. La mission de sécurisation des transports demande des compétences spécifiques et l'expertise des participants aux groupes de travail s'avère précieuse pour concevoir un programme pédagogique adapté aux problématiques de sûreté des transports en commun d'aujourd'hui. Un module spécifique sera dédié à la lutte contre les atteintes faites aux femmes.

Amélioration du numéro d'alerte 3117 et lutte contre le harcèlement et les violences à caractère sexuel

La lutte contre le harcèlement et les violences à caractère sexuel figure en effet au premier rang des priorités d'Île-de-France Mobilités. A ce titre, les enseignements tirés de l'audit du numéro d'alerte 3117, réalisé en 2020 par le Centre Hubertine Auclert, ont permis d'améliorer ce service. Les répondants du 3117 ont ainsi vu leur formation renforcée, afin notamment de mieux prendre en charge l'appel de la victime et de mieux caractériser les faits subis. D'autre part, un travail important a été réalisé sur le recueil de la parole de la victime et l'amélioration de la réponse apportée par les répondants, par exemple concernant l'incitation au dépôt de plainte. Le recueil de la parole de la victime et l'orientation vers les associations d'aide aux victimes ainsi que vers la police s'en trouvent aujourd'hui renforcés.

Les opérateurs ont eux aussi porté leurs efforts sur la lutte contre ces violences et se mobilisent au quotidien en sensibilisant leurs agents ou en renforçant la prise en charge des victimes, à l'image de la RATP qui a réalisé, avec l'aide de la Préfecture de police, un flyer d'information à destination des victimes. D'autres programmes de sensibilisation sont également déployés sur les réseaux comme le programme : « Stand Up » de sensibilisation du public au harcèlement de rue, qui est déployé en 2020 dans certaines gares.

4.3 Améliorer les conditions de transport grâce au renouvellement du matériel roulant

En juillet 2016, Île-de-France Mobilités s'est engagée dans un programme ambitieux de modernisation des trains de l'ensemble des lignes franciliennes, partant du constat que l'âge moyen des trains en circulation fin 2015 était de plus de 20 ans. Ce renouvellement permet d'améliorer le confort, l'accessibilité, la sécurité des voyageurs et la régularité sur les lignes.

Sur le plan financier, entre début 2016 et fin 2018, Ile-de-France Mobilités a approuvé des montants sans précédents pour l'acquisition et la rénovation des matériels roulants, à hauteur de 3,386 milliards d'euros HT courants, auxquels il faut ajouter la convention MI20, approuvée en décembre 2020 pour un montant plafond de 2,55 milliards d'euros (voir ci-dessous).



Figure 11 : L'intérieur d'une rame Regio2N

Ce plan massif d'investissement se monte au total à 14,3 milliards d'euros pour la période 2016-2030, avec 2,7 milliards d'euros dédiés à l'adaptation des infrastructures et ateliers.

En décembre 2020, de nouvelles rames Regio2N ont été mises en service sur la ligne N, sur l'axe Paris Montparnasse – Sèvres Rive Gauche. En avril 2021, l'axe Paris Montparnasse-Dreux a accueilli ces nouvelles rames. Leur circulation est rendue possible par des travaux importants réalisés par SNCF Réseau pour adapter les quais, les voies et le faisceau caténaire. L'ensemble du parc de la ligne sera remplacé petit à petit, jusqu'à 73 rames. Le coût de ce renouvellement se porte à 1,06 milliards d'euros.

En outre, en décembre 2020, Île-de-France Mobilités a voté les financements du renouvellement des rames du RER B, trois ans en avance par rapport à la planification initialement prévue, pour faire face à l'augmentation de la fréquentation de cette ligne, saturée en heures de pointe avant la crise sanitaire. 146 trains seront ainsi remplacés à partir de 2025 au lieu de 2030, pour un budget établi à 2,55 milliards d'euros.

Par ailleurs, en avril 2019, Île-de-France Mobilités a validé la feuille de route de renouvellement des matériels roulants du réseau du métro historique et d'acquisition des rames dédiées au réseau du Grand Paris Express. Outre le renouvellement de la flotte à roulement pneumatique, avec l'arrivée du MP14 sur les lignes 14, 4 et 11, le remplacement des matériels à roulement fer des lignes 3, 3bis, 7, 7bis, 8, 10, 12 et 13 est engagé avec l'acquisition des nouveaux MF19. Les premiers MP14 ont été mis en service en 2020 sur la ligne 14. Cette stratégie d'investissement a en outre permis de lancer le projet d'automatisation de ligne 13, dont les études d'avant-projet sont en cours.

Au-delà de l'amélioration des conditions de transport apportée par ce renouvellement, les nouveaux matériels permettent des économies d'énergie et sont plus vertueux sur le plan de la recyclabilité. Ceci permet à Ile-de-France Mobilités de s'inscrire pleinement dans une démarche de développement durable dans le cadre de la promotion des transports collectifs.