

Déclaration d'intention au titre des articles L.121-8 et R.121-5 du code de l'environnement relative à l'élaboration du Plan des mobilités en Île-de-France

Le présent document rappelle les grandes orientations du Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF) 2010 – 2020 et de sa Feuille de route 2017-2020 et présente les grandes lignes de son évaluation, ainsi que les éléments directeurs de sa révision, qui conduira à l'élaboration d'un plan de mobilité régional, nouvelle dénomination des PDU depuis la loi d'orientation des mobilités. La démarche proposée et les axes de travail pour l'élaboration du futur plan sont détaillés dans le document cadre annexé à la délibération n° 20220525-071 du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités en date du 25 mai 2022. La liste des communes correspondant au territoire susceptible d'être affecté par le plan est également annexée au présent document.

En application des articles L.121-18 et R.121-25 du code de l'environnement, cette déclaration d'intention est publiée durant deux mois.

1 Le contenu du PDUIF et sa feuille de route

Le Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF) portant sur la période 2010 – 2020 a été élaboré par le STIF (devenu Île-de-France Mobilités) et transmis en février 2011 à la Région Île-de-France qui l'a approuvé en juin 2014.

Conformément aux dispositions du code des transports, le PDUIF 2010 – 2020 visait un équilibre durable entre les besoins de déplacements d'une part, la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part, équilibre traduit par des objectifs quantitatifs à atteindre durant la décennie.

Par ailleurs, le PDUIF avait défini les actions à mettre en œuvre pour atteindre ces objectifs à travers neuf défis et trente-quatre actions :

- Défi 1 – Construire une ville plus favorable aux déplacements à pied, à vélo et en transports collectifs
- Défi 2 – Rendre les transports collectifs plus attractifs
- Défi 3 – Redonner à la marche de l'importance dans la chaîne de déplacement
- Défi 4 – Donner un nouveau souffle à la pratique du vélo
- Défi 5 – Agir sur les conditions d'usage des modes individuels motorisés
- Défi 6 – Rendre accessible l'ensemble de la chaîne de déplacement
- Défi 7 – Rationaliser l'organisation des flux de marchandises et favoriser l'usage de la voie d'eau et du train
- Défi 8 – Construire un système de gouvernance responsabilisant les acteurs pour la mise en œuvre du PDUIF
- Défi 9 – Faire des Franciliens des acteurs responsables de leurs déplacements
- ENV – Actions à caractère environnemental

Le PDUIF a fait l'objet d'une démarche d'évaluation en continu dans le cadre des travaux de l'Omnibus, l'observatoire de la mobilité en Île-de-France. Un bilan à mi-parcours a été réalisé pour la période 2010 - 2015.

Une feuille de route pour la période 2017 – 2020 a été validée par le Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités en octobre 2017 intégrant la nouvelle dynamique des politiques de la Région Île-de-France et d'Île-de-France Mobilités dans le cadre de la Révolution des Transports. La feuille de route s'est également appuyée sur les enseignements du bilan à mi-parcours et sur une vaste concertation organisée par département auprès des collectivités locales.

La feuille de route s'inscrivait dans la volonté affichée dans le PDUIF d'en faire, non pas une planification figée dans le temps au moment de son approbation, mais un cadre d'action sachant s'adapter dans la durée, sur la base de l'évaluation en continu de sa mise en œuvre, des attentes de la société, et des progrès techniques. Elle est venue compléter le PDUIF en lui donnant une nouvelle ambition, en le précisant, sans toutefois s'y substituer. Elle a ainsi repris la structure du PDUIF, en confortant et complétant les actions initialement inscrites, qu'il s'agissait de poursuivre, de renforcer ou d'adapter, pour leur donner plus d'ambition.

2 L'évaluation du PDUIF

2.1 La démarche d'évaluation

Selon le Code des transports, l'évaluation du PDUIF devait être réalisée au bout de cinq ans par Île-de-France Mobilités, soit à compter de juin 2019. Le lancement de l'évaluation a été annoncé aux partenaires de la mobilité en Île-de-France lors des sixièmes Assises de la mobilité, en septembre 2019. Il était alors envisagé, entre autres actions d'évaluation, de recueillir auprès des collectivités franciliennes des données sur les mesures qu'elles avaient mises en œuvre notamment par l'envoi de questionnaires. La crise sanitaire a rendu impossible ce recueil et complexifié le travail d'évaluation qui a finalement été réalisé au cours de l'année 2021.

La démarche d'évaluation s'est finalement appuyée sur :

- Les données collectées par Île-de-France Mobilités auprès des opérateurs de transport et des gestionnaires d'infrastructures ferrées, routières ou fluviales ainsi qu'auprès de divers organismes (Airparif, Bruitparif ...) dans le cadre de l'évaluation en continu du PDUIF et d'un recueil plus détaillé pour les besoins de l'évaluation ;
- Des analyses réalisées par l'Institut Paris Region (coupures urbaines, sites logistiques) ;
- Des analyses menées par Île-de-France Mobilités (en particulier à partir de la base de données OpenStreetMap) ;
- Une mission confiée au cabinet Mensia Conseil pour l'évaluation de la gouvernance du PDUIF (incluant notamment plus de quatre-vingt-dix entretiens auprès d'élus et de techniciens des collectivités franciliennes).

Le recueil et l'analyse des données a été principalement mené au premier semestre 2021 par les équipes d'Île-de-France Mobilités. Compte tenu des contraintes sanitaires, le partage des données recueillies pour en vérifier la complétude et des analyses pour en valider les conclusions a été organisé en plusieurs temps :

- Des réunions thématiques ont rassemblé en visioconférence des petits groupes d'experts. Environ quinze réunions de travail ont été organisées avec environ 140 participants au total.
- Trois comités portant sur l'ensemble des thématiques ont été organisés à niveau technique :
 - avec la Ville de Paris et les EPCI qui ont l'obligation d'élaborer un plan local de mobilité (Établissement publics territoriaux, Communautés d'agglomération, Communauté urbaine)
 - avec les communautés de communes
 - avec les départements

- Les septièmes Assises de la mobilité organisées le 6 décembre 2021 ont rassemblé environ 200 acteurs de la mobilité en Île-de-France, principalement techniciens des collectivités locales et représentants du monde associatif. Un temps a été consacré à un travail par groupes sur une version provisoire de l'évaluation afin de la compléter et de l'enrichir.

2.2 Le rapport d'évaluation

Le rapport d'évaluation du PDUIF est organisé en deux documents :

- Un premier document de synthèse de l'évaluation, résumant l'évolution du contexte de la mobilité en Île-de-France depuis 2010, l'atteinte des objectifs globaux du PDUIF, une synthèse du bilan de la mise en œuvre des actions et des enseignements transversaux ;
- Un deuxième document présentant l'évaluation détaillée de la mise en œuvre des actions du PDUIF avec, par thématique :
 - L'évolution du contexte (réglementaire, technologique...), mettant en perspective les mesures mises en œuvre en Île-de-France dans un cadre plus général ;
 - Un bilan global de la mise en œuvre des actions (degré d'avancement et le cas échéant, analyse des facteurs ayant facilité ou non leur réalisation, analyse de leurs impacts) ;
 - Des enjeux et perspectives pour la prochaine décennie ;
 - Des fiches bilan par action présentant les éléments quantitatifs de leur mise en œuvre et de leurs impacts, sous formes graphiques ou cartographiques ;
 - Une évaluation de la mise en œuvre des actions de la thématique par territoire.

2.3 Les grands enseignements de l'évaluation

Le bilan du PDUIF démontre l'engagement de l'ensemble des acteurs de la mobilité en Île-de-France. La décennie 2010-2020 a ainsi connu des avancées nombreuses. Les principaux enseignements de l'évaluation sont les suivants.

- A fin 2021, les deux-tiers des actions du PDUIF et de sa feuille de route sont bien engagées voire terminées. Le niveau d'avancement diffère toutefois selon les thématiques. Les actions les plus avancées ont concentré la quasi-totalité de l'action publique (transports collectifs, vélo en fin de décennie). Elles ont bénéficié d'un pilotage clairement établi, de financements de la part de la Région ou d'Île-de-France Mobilités. Les actions les moins avancées concernent en particulier la mise en accessibilité de la voirie et le transport de marchandises. Ce ne sont pas toujours les plus coûteuses, mais elles sont souvent moins maîtrisées techniquement et elles font peur par leur ampleur.
- Avant la crise sanitaire, la trajectoire d'évolution de l'usage des modes de déplacements suivait les tendances fixées par le PDUIF avec une diminution de l'usage des modes individuels motorisés au profit d'une croissance des déplacements en transports collectifs et par les modes actifs. La crise sanitaire est toutefois venue bouleverser cette tendance, seuls les modes actifs et, en particulier le vélo, ont poursuivi leur croissance dans un contexte de déplacements quotidiens qui restent en deçà de leur niveau de 2010.
- Concernant les objectifs environnementaux de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques, la situation s'est certes améliorée mais pas encore suffisamment. Il en est de même pour les objectifs de sécurité routière.

Il est toutefois difficile de synthétiser dix années de politiques de mobilité en Île-de-France et il conviendra de se reporter au rapport d'évaluation pour avoir une vue exhaustive de l'ensemble des analyses couvrant toutes les thématiques en lien avec la mobilité en Île-de-France.

3 L'élaboration du Plan des mobilités en Île-de-France

3.1 Pourquoi réviser le PDUIF ?

Il est désormais nécessaire de réviser le PDUIF pour plusieurs raisons.

En premier lieu, cette révision est indispensable compte tenu de la forme même du PDUIF car plusieurs actions qui y étaient inscrites avaient explicitement pour horizon l'année 2020 et ont été mises en œuvre. Elles doivent donc être renouvelées.

Par ailleurs, le contexte de la mobilité en Île-de-France a fortement évolué depuis l'approbation du PDUIF en 2014 :

- Le paysage institutionnel a profondément évolué avec la réforme territoriale et l'évolution des compétences en matière de mobilité. La loi d'orientation des mobilités a notamment rendu obligatoire l'élaboration, par les EPCI franciliens (hors communautés de communes), de plans locaux de mobilité qui ont pour objectif de décliner localement le plan des mobilités en Île-de-France.
- De nouvelles solutions de mobilité ont émergé au fil des évolutions technologiques conduisant à un élargissement de la palette des services disponibles.
- Les enjeux en matière d'environnement et de santé sont encore plus prégnants qu'ils ne l'étaient au début de la décennie 2010. L'urgence climatique doit désormais se décliner dans la recherche d'une mobilité « zéro émission nette ».
- La crise sanitaire a eu un impact majeur sur la mobilité induisant des évolutions dont une part sera pérenne.

Enfin, le PDUIF doit être compatible ou cohérent avec d'autres planifications en matière d'environnement ou d'aménagement. La mise en révision du Schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF) en vue de l'élaboration d'un SDRIF-E a été décidée par la Région Île-de-France le 17 novembre 2021. L'Etat a également décidé, en mars 2022, la mise en révision du Plan de protection de l'atmosphère.

La révision du PDUIF est donc indispensable pour adapter ses ambitions aux nouveaux défis de la mobilité en Île-de-France.

3.2 Le futur plan des mobilités en Île-de-France

L'élaboration d'un plan de mobilité couvrant l'ensemble du territoire régional est obligatoire en Île-de-France. La loi d'orientation des mobilités ayant changé la dénomination des Plans de déplacements urbains, la mise en révision du PDUIF conduira à l'élaboration du futur Plan des mobilités en Île-de-France à l'horizon 2030.

Le plan des mobilités en Île-de-France constituera le nouveau document cadre pour les politiques de mobilité en Île-de-France, fixant les grandes orientations à décliner dans la planification des mobilités aux différentes échelles territoriales, et notamment dans les plans locaux de mobilité à l'échelle des EPCI.

Le contenu cible de ce plan est défini dans l'article L1214-2 du code des transports. Il vise ainsi à assurer :

- L'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part,
- Le renforcement de la cohésion sociale et territoriale (amélioration de l'accès aux services de mobilité),
- L'amélioration de la sécurité routière,
- La diminution du trafic automobile et le développement des usages partagés des véhicules,

- Le développement des transports collectifs, de l'usage de la bicyclette et de la marche,
- L'amélioration de l'usage du réseau principal de voirie,
- L'organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement,
- L'organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération,
- L'amélioration des mobilités quotidiennes des personnels des entreprises et des collectivités publiques,
- L'amélioration des mobilités quotidiennes des élèves et des personnels des établissements scolaires,
- L'amélioration des conditions de franchissement des passages à niveau,
- L'organisation d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements,
- La réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de charge pour favoriser l'usage des véhicules électriques ou hybrides rechargeables.

3.3 Organisation de la révision

3.3.1 Calendrier indicatif prévisionnel

Compte tenu de la révision en cours du Schéma directeur de la Région Île-de-France (SDRIF-E), l'élaboration du Plan des mobilités en Île-de-France s'articule avec le calendrier prévu pour le SDRIF-E, afin de tenir compte des orientations qui y seront retenues.

Les travaux d'élaboration du plan des mobilités en Île-de-France se dérouleront de septembre 2022 jusqu'à la présentation du projet du plan des mobilités en Île-de-France au conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités, à ce jour envisagée à l'automne 2023.

A l'issue de cette élaboration du plan par Île-de-France Mobilités, le projet de plan sera arrêté par le Conseil régional d'Île-de-France, puis soumis, sous son égide, aux personnes publiques associées et à l'autorité environnementale puis à enquête publique et enfin à l'avis de l'Etat.

L'élaboration du plan des mobilités en Île-de-France sera organisée en deux grandes phases :

1. Sur la base de l'évaluation du PDUIF conduite en 2021 et des orientations pour la révision, cette première phase vise, en s'appuyant sur les éléments d'évaluation/de diagnostic éventuellement complétés sur les différentes thématiques, à préciser les grands enjeux auxquels le plan des mobilités en Île-de-France devra faire face et à définir des pistes d'actions à approfondir pour y répondre. Cette phase sera aussi l'occasion de fixer des objectifs quantitatifs pour le futur plan dans son ensemble.
2. La deuxième phase_a pour objectif de préciser les actions concrètes qui constitueront le cœur du plan des mobilités en Île-de-France.

3.3.2 Une élaboration prenant en compte la diversité des territoires

La démarche est structurée autour de différents comités et groupes de travail, qui permettront d'associer l'ensemble des acteurs concernés par le plan des mobilités en Île-de-France selon l'organisation décrite ci-après.

Des groupes de travail territoriaux rassembleront notamment les EPCI partageant des problématiques proches. Ces groupes aborderont les thématiques qui sont essentiellement du ressort des collectivités territoriales. A ce stade, trois groupes territoriaux sont pressentis : communautés de communes, communautés d'agglomération, Paris et EPT, qui seront réunis chacun au moins à deux reprises pendant l'élaboration du plan :

- en début de processus pour définir des enjeux communs et les pistes d'actions à approfondir,

- puis pour la rédaction des fiches action.

Des groupes de travail thématiques permettront d'associer les gestionnaires d'infrastructures, les opérateurs de transport ainsi que les associations d'usagers ainsi que d'autres partenaires intéressés (chambres de commerce et d'industrie...).

3.3.3 Une concertation volontaire pour associer plus largement les partenaires de la mobilité en Île-de-France

Une concertation volontaire sera organisée pour associer les acteurs de la mobilité en Île-de-France à l'élaboration du plan des mobilités en Île-de-France plus largement que ce qu'il sera possible de faire dans le cadre des groupes de travail. Cette phase de concertation reposera sur :

- Un questionnaire auprès des collectivités et partenaires,
- Un séminaire rassemblant les élus franciliens,
- Des Assises de la mobilité réunissant les techniciens et les partenaires.

3.3.4 L'évaluation environnementale

Par ailleurs, le futur plan des mobilités en Île-de-France fera l'objet d'une évaluation environnementale. Si elle conduit à la production d'un rapport environnemental qui est l'une des composantes du plan, l'évaluation repose également sur une démarche intégrée tout au long de l'élaboration du plan. L'évaluation environnementale s'étend sur la même période que l'élaboration du plan et interagit avec cette dernière par la mise en évidence des enjeux environnementaux, l'évaluation des impacts du plan sur l'environnement et la définition d'actions visant à éviter, réduire ou compenser ses éventuels impacts négatifs.

La démarche d'évaluation environnementale sera conduite en parallèle des groupes de travail afin que ces derniers puissent en tenir compte tout au long de l'élaboration du plan. Les acteurs régionaux référents sur les différentes thématiques environnementales seront également associés tout au long de la démarche d'évaluation environnementale pendant l'élaboration du plan des mobilités en Île-de-France.

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 25 mai 2022

Délibération n° 20220525-071

**EVALUATION DU PDUIF ET MISE EN REVISION EN VUE DE
L'ELABORATION DU PLAN DES MOBILITES EN ÎLE-DE-
FRANCE**

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L. 3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36, ainsi que ses articles L.1214-1 à L.1214-38, R.1214-1 à R.1214-3 et R.1214-7 à R.1214-12 relatifs aux plans de mobilité ;
- VU** l'article 16 de la loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités portant création des plans de mobilité, destinés à remplacer les plans de déplacements urbains, et revu leur contenu, et qui a rendu obligatoire l'élaboration de plans locaux de mobilité pour les EPCI franciliens hors communautés de communes ;
- VU** les articles 103 à 141 de la loi n°2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, comportant plusieurs mesures visant à inciter au report modal, décarboner les transports et améliorer le transport de marchandises ;
- VU** l'ordonnance n°2020-745 du 17 juin 2020 relative à la rationalisation de la hiérarchie des normes applicable aux documents d'urbanisme, qui a notamment modifié le rapport de compatibilité entre les plans locaux d'urbanisme et le plan de mobilité d'Île-de-France ;
- VU** la délibération n° CR 36-14 du 19 juin 2014 du Conseil régional d'Île-de-France ayant approuvé le Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF) ;
- VU** la délibération n° 2017/612 du 3 octobre 2017 ayant validé la feuille de route 2017-2020 du PDUIF ;
- VU** la délibération n° CR 2021-067 du 17 novembre 2021 du Conseil régional d'Île-de-France engageant la révision du Schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF) et l'élaboration du SDRIF-E ;

CONSIDÉRANT que le Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF) adopté par le Conseil régional d'Île-de-France le 19 juin 2014 avait pour horizon l'année 2020, dont Île-de-France Mobilités a engagé l'évaluation en 2019 conformément à l'obligation réglementaire de l'évaluer au bout de cinq ans et de décider, le cas échéant, de sa révision, se traduisant par l'élaboration d'un nouveau plan de mobilité d'Île-de-France, dénommé ci-après « plan des mobilités en Île-de-France ».

Cette évaluation a mis en exergue la nécessité de revoir les objectifs de mobilité et le contenu des actions au regard des évolutions du contexte démographique et économique, technologique et réglementaire. En effet, le premier objectif du plan des mobilités en Île-de-France est d'assurer un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé d'autre part ;

CONSIDÉRANT que les enjeux environnementaux et de santé liés à la mobilité restent extrêmement prégnants en Île-de-France, qu'il s'agisse des émissions de gaz à effet de serre, des émissions de polluants, des nuisances sonores ou de la sécurité routière.

En effet, l'accélération du changement climatique, mise en exergue dans les travaux du GIEC, confirme l'urgence à agir dès maintenant pour réduire très fortement les émissions de gaz à effet de serre à l'échelle mondiale conformément à l'Accord de Paris dans le cadre de la COP 21. Dans ce cadre, la France a pris sa part en déclinant les objectifs du Pacte vert européen dans la Stratégie nationale bas carbone (SNBC), qui fixe notamment une réduction de 25 % des émissions du transport en 2030 par rapport à 2020 et un objectif « ZEN », zéro émission nette, de gaz à effet de serre à horizon 2050.

Par ailleurs, la qualité de l'air est un enjeu majeur en Île-de-France, les niveaux de concentrations de polluants étant encore bien souvent trop élevés et la part de la population soumise à des dépassements trop importante. A cet égard, l'Etat français a été condamné par la Cour de justice de l'Union européenne d'une part et par le Conseil d'Etat d'autre part, pour ne pas avoir pris les mesures adaptées pour ramener les concentrations de polluants en dessous des seuils réglementaires dans plusieurs agglomérations françaises, dont la Métropole du Grand Paris. En conséquence, l'Etat a décidé de mettre en révision le Plan de protection de l'atmosphère d'Île-de-France.

Enfin, plus d'un million de Franciliens sont encore exposés à des niveaux de bruit routier dépassant les valeurs limites réglementaires en journée, et plus de 330 000 Franciliens la nuit. Par ailleurs, le bilan en termes de sécurité routière en Île-de-France reste mitigé, puisqu'on a dénombré 3 420 tués et plus de 49 000 blessés graves sur les routes et dans les rues d'Île-de-France entre 2010 et 2020, la situation des usagers les plus vulnérables ne s'étant pas améliorée sur la décennie ;

CONSIDÉRANT que l'étalement urbain est encore trop important en Île-de-France même si les efforts déployés par la Région Île-de-France depuis 2016 pour renaturer et végétaliser le cadre de vie des Franciliens a permis de réduire l'artificialisation nette annuelle.

Par ailleurs, il existe un lien fort entre l'aménagement du territoire régional, l'organisation de la ville et de l'espace public d'une part, et les pratiques de mobilité d'autre part. Ainsi, la révision du Schéma directeur de la région Île-de-France a été engagée avec l'élaboration d'un SDRIF-E plaçant les enjeux environnementaux au cœur du nouveau projet spatial régional, pour faire de l'Île-de-France une région ZEN (zéro émission nette), ZAN (zéro artificialisation nette) et circulaire (zéro ressource nette) ;

CONSIDÉRANT que les enjeux de mobilité sont particulièrement importants pour le développement économique et le rayonnement national et international de l'Île-de-France, région de plus de 12 millions d'habitants.

De plus, la mobilité constitue une préoccupation majeure des Franciliens, en ce qu'elle influe sur leur qualité de vie compte-tenu du temps passé à se déplacer quotidiennement, et constitue une part non négligeable de leur budget.

La mobilité est un droit pour tous, et le plan des mobilités doit viser à assurer ce droit dans tous les territoires de la région et pour tous les Franciliens y compris ceux qui sont en situation de mobilité réduite ou de handicap ;

CONSIDÉRANT que la crise sanitaire a modifié de façon durable les pratiques de mobilité, avec en particulier l'essor du télétravail ;

CONSIDÉRANT que l'évolution des technologies et l'innovation ont fait et feront émerger des nouvelles offres de mobilité privées ou publiques pour faire face aux enjeux précédemment cités ;

CONSIDÉRANT que la logistique est une activité indispensable à la vie économique de l'Île-de-France et à la satisfaction des besoins de consommation de ses habitants, mais que le transport de marchandises et les livraisons en ville, assurés à 90 % par la route, sont aussi sources d'émissions de gaz à effet de serre, de pollution, de bruit et de congestion routière, et que, par conséquent, une circulation des marchandises décarbonée, fluide, et efficace doit être encouragée ;

CONSIDÉRANT les plans d'actions ambitieux mis en place par Île-de-France Mobilités et la Région Île-de-France pour développer les transports collectifs, le vélo et plus généralement les alternatives à la voiture utilisée individuellement, et pour inciter à l'utilisation des véhicules plus propres.

De leur côté, les collectivités locales ont également mis en œuvre des actions en faveur d'une mobilité plus durable, il s'agit d'en renforcer la dynamique et de mieux les coordonner pour accélérer le changement des pratiques de mobilité. Il s'agit également de tirer parti de l'opportunité fournie par l'évolution du schéma intercommunal : l'ensemble du territoire de l'Île-de-France est désormais couvert par des EPCI qui ont l'obligation ou la possibilité d'établir des plans locaux de mobilité qui viennent préciser le plan des mobilités en Île-de-France à l'échelle locale ;

Après en avoir délibéré,

ARTICLE 1 : prend acte de l'évaluation du Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF) 2010-2020 ;

ARTICLE 2 : décide la mise en révision du PDUIF en vue de l'élaboration du plan des mobilités en Île-de-France 2030, selon les éléments de cadrage présentés en annexe ;

ARTICLE 3 : Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs d'Île-de-France Mobilités.

La Présidente du Conseil
d'Île-de-France Mobilités

Valérie PECRESSE

Orientations pour l'élaboration du plan des mobilités en Île-de-France

Annexe à la délibération n° 20220525-071

1 Le bilan du PDUIF témoigne de l'engagement de l'ensemble des acteurs de la mobilité en Île-de-France et démontre une trajectoire d'évolution des modes en phase avec les objectifs

Le Plan de déplacements urbains d'Île-de-France 2010 – 2020 et sa Feuille de route 2017 – 2020 ont défini le cadre des politiques de mobilités franciliennes pour la décennie qui vient de s'écouler.

A fin 2021, les deux-tiers de leurs actions sont bien engagées voire terminées. Le niveau d'avancement diffère toutefois selon les thématiques. Les actions les plus avancées ont concentré la quasi-totalité de l'action publique (transports collectifs, vélo en fin de décennie). Elles ont bénéficié d'un pilotage clairement établi, de financements de la part de la Région ou d'Île-de-France Mobilités. Les actions les moins avancées concernent en particulier la mise en accessibilité de la voirie et le transport de marchandises. Ce ne sont pas toujours les plus coûteuses, mais elles sont souvent moins maîtrisées techniquement et elles font peur par leur ampleur.

Avant la crise sanitaire, la trajectoire d'évolution de l'usage des modes de déplacements suivait les tendances fixées par le PDUIF avec une diminution de l'usage des modes individuels motorisés au profit d'une croissance des déplacements en transports collectifs et par les modes actifs. La crise sanitaire est toutefois venue bouleverser cette tendance, seuls les modes actifs et, en particulier le vélo, ont poursuivi leur croissance dans un contexte de déplacements quotidiens qui restent en deçà de leur niveau de 2010.

Concernant les objectifs environnementaux de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques, la situation s'est certes améliorée mais pas encore suffisamment. Il en est de même pour les objectifs de sécurité routière.

2 Avec le plan des mobilités en Île-de-France s'élabore un nouveau cadre pour les politiques de mobilité franciliennes à l'horizon 2030

Elaboré au début des années 2010, approuvé en 2014, le PDUIF 2010-2020 doit désormais faire l'objet d'une révision.

En premier lieu, cette révision est indispensable compte tenu de la forme même du PDUIF car plusieurs actions qui y étaient inscrites avaient explicitement pour horizon l'année 2020 et ont été mises en œuvre. Elles doivent donc être renouvelées.

Par ailleurs, le contexte de la mobilité en Île-de-France a fortement évolué depuis l'approbation du PDUIF en 2014.

- Sur le plan institutionnel, la réforme territoriale a transformé le paysage des collectivités locales franciliennes. Plusieurs lois ont modifié les compétences en matière de mobilité pendant la décennie 2010. La loi d'orientation des mobilités a notamment rendu obligatoire l'élaboration de Plans locaux de mobilité (PLM) par les EPCI franciliens (hors communautés de communes), PLM qui ont pour objectif de décliner localement le PDUIF, établi à l'échelle régionale.
- De nouvelles solutions de mobilité ont émergé au fil des évolutions technologiques conduisant à un élargissement de la palette des services disponibles.

- Les enjeux en matière d'environnement et de santé sont encore plus prégnants qu'ils ne l'étaient au début de la décennie 2010. L'urgence climatique qui a conduit à l'Accord de Paris en 2015 doit désormais se décliner dans la recherche d'une mobilité « zéro émission nette ».
- La crise sanitaire a eu un impact majeur sur la mobilité induisant des évolutions dont certaines seront pérennes.

Enfin, le PDUIF est au cœur des planifications portant sur l'aménagement et l'environnement en Île-de-France. Il doit ainsi être compatible avec le Schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF) et cohérent avec le Plan de protection de l'atmosphère (PPA). La mise en révision du SDRIF en vue de l'élaboration d'un SDRIF environnemental (SDRIF-E) a été décidée par la Région Île-de-France le 17 novembre 2021. L'Etat a également décidé, en mars 2022, la mise en révision du PPA.

La révision du PDUIF est donc indispensable pour adapter ses ambitions aux nouveaux défis de la mobilité en Île-de-France. La loi d'orientation des mobilités ayant changé la dénomination des Plans de déplacements urbains, **la mise en révision du PDUIF conduira à l'élaboration du futur Plan des mobilités en Île-de-France à l'horizon 2030.**

En s'appuyant sur les enseignements de l'évaluation du PDUIF qui constitue également un diagnostic de la situation actuelle, **le présent document fixe les grandes orientations qui guideront l'élaboration du futur plan des mobilités en Île-de-France.** Il ne s'agit pas d'une vision exhaustive des mesures qui y seront inscrites, qui découleront de la concertation politique et technique qui va être mise en œuvre dans ce cadre.

3 Le plan des mobilités en Île-de-France fixera des objectifs à la hauteur des enjeux des politiques de mobilité en Île-de-France

3.1 Etablir une vision prospective des besoins de mobilité à l'horizon 2030

Pour préciser les objectifs du futur plan des mobilités en Île-de-France, il sera d'abord nécessaire d'établir une vision prospective partagée de l'évolution des besoins de mobilité à l'échelle régionale et au niveau territorial à l'horizon 2030. Cette prospective tiendra compte :

- des évolutions structurelles de la mobilité suite à la crise sanitaire, notamment pour la mobilité liée au travail,
- de l'évolution démographique de l'Île-de-France marquée à la fois par une croissance prévisionnelle d'environ 50 000 habitants par an mais également par le vieillissement de sa population,
- du projet spatial régional qui sera porté par le SDRIF-E.

Cette prospective portera sur les déplacements des Franciliens, déclinée à une échelle territorialisée, mais aussi des visiteurs (en particulier, dans la dynamique post Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024). Une analyse prospective des déplacements des marchandises sera également menée.

3.2 Proposer des actions qui permettent de répondre à ces besoins de mobilité

Les actions du plan des mobilités en Île-de-France seront définies pour mieux répondre aux besoins de mobilité de tous les Franciliens et à leur évolution dans la décennie à venir. Plusieurs enjeux sont d'ores et déjà identifiés.

Les solutions de mobilité doivent en premier lieu être adaptées aux contextes territoriaux et tenir compte des opportunités et des contraintes propres à chaque territoire francilien. Ces solutions devront être économes en énergie et peu émissives afin de favoriser une mobilité plus durable.

Le plan des mobilités en Île-de-France s'appuiera sur le projet d'aménagement régional polycentrique porté par le futur SDRIF-E, qui vise un rééquilibrage habitat/emploi conduisant à

une réduction des distances domicile – travail. Le développement du télétravail est aussi un levier pour réduire les besoins de déplacements.

Il s'agira également d'influer sur les besoins de déplacements par des politiques locales d'aménagement urbain plus favorables à l'usage des modes alternatifs à la voiture utilisée individuellement.

Le plan des mobilités en Île-de-France contribuera également au renforcement de la cohésion sociale en garantissant le droit à la mobilité pour tous, en portant une attention particulière aux personnes socialement fragiles, aux personnes à mobilité réduite, et aux habitants des territoires peu denses. De manière plus générale, il devra favoriser l'accès des Franciliens à l'ensemble de l'offre et des services de mobilité.

Enfin, garantir une mobilité plus durable passera nécessairement par une accélération massive de la transition énergétique des parcs de véhicules.

3.3 Placer les enjeux environnementaux au cœur du plan des mobilités en Île-de-France

3.3.1 Réduire les émissions de gaz à effet de serre liées aux déplacements

Durant la période 2010 – 2020, les émissions de gaz à effet de serre générées par les déplacements en Île-de-France ont diminué de 13 % alors que l'objectif fixé par le PDUIF était de 20%.

Pour la décennie à venir, le plan des mobilités en Île-de-France devra respecter l'objectif de la 2^{ème} Stratégie nationale bas carbone adoptée en avril 2020. Il s'agira ainsi d'atteindre une réduction de 25 % à 30 % des émissions de gaz à effet de serre du transport en 2030 par rapport à 2020 (hors effet de la crise sanitaire : ainsi la référence considérée sera l'année 2019).

3.3.2 Réduire les émissions de polluants atmosphériques

Parmi les polluants réglementés pour lesquels le code de l'environnement fixe des valeurs limites et des objectifs de qualité à respecter, les transports sont fortement contributeurs pour les émissions de dioxyde d'azote et de particules (PM 2,5 et PM 10). Au cours de la décennie 2010, les émissions de ces polluants ont été réduites mais pas suffisamment.

Le plan des mobilités en Île-de-France devra quantifier les objectifs de réduction, entre 2020 et 2030, des émissions de ces polluants, qui seront nécessaires pour atteindre les seuils réglementaires, à proportion de la responsabilité des déplacements qui rentrent dans le champ du plan (hors transport aérien notamment).

3.3.3 Fixer des objectifs quantifiés d'évolution de la mobilité permettant d'atteindre les objectifs environnementaux

Le plan des mobilités en Île-de-France prendra la mesure des changements à instaurer pour atteindre ces objectifs environnementaux. Des modélisations conjointes déplacements / émissions seront réalisées pour identifier les scénarios qui permettraient d'atteindre les réductions nécessaires en termes d'émissions de gaz à effet de serre et de polluants à l'horizon 2030. Sur cette base, il sera ainsi possible de fixer des objectifs quantifiés pour le futur plan (par exemple, en termes d'évolution de l'usage des modes de déplacements).

3.4 Tendre vers une vision zéro en termes de sécurité routière

Le plan des mobilités en Île-de-France s'inscrit dans la perspective « Vision zéro » décès et blessé grave sur les routes et dans les rues en 2050 adoptée par la commission européenne en 2018. L'objectif du plan sera ainsi une réduction de moitié des tués et blessés graves entre les périodes 2015-2019 et 2025 -2029 sur les routes et dans les rues d'Île-de-France. Il portera une attention particulière aux usagers les plus vulnérables, piétons, cyclistes et deux-roues motorisés.

4 Le plan des mobilités en Île-de-France donnera des orientations thématiques déclinées en tenant compte de la diversité des territoires d'Île-de-France

Le plan des mobilités en Île-de-France concerne l'ensemble de la région Île-de-France et doit ainsi s'adresser à l'ensemble de ses territoires : cœur de la région où la densité est très forte, pôles de grande couronne, territoires périurbains ou ruraux. La prise en compte de cette variété de contextes et d'enjeux sera au cœur de l'élaboration du plan d'actions. Cette approche par territoire s'appuiera sur les échanges avec les collectivités franciliennes.

Toutefois, au-delà du prisme territorial, qui est indispensable, les travaux de préparation du plan des mobilités en Île-de-France s'appuieront sur une approche thématique en phase avec les responsabilités en termes de maîtrise d'ouvrage ou de financement des actions.

4.1 Poursuivre le développement de transports collectifs attractifs

L'amélioration des transports collectifs a concentré l'essentiel de l'action publique en matière de mobilité durant la décennie 2010. Elle s'est appuyée sur une vaste palette de mesures dont l'ambition a été renforcée pendant la deuxième partie de la décennie, et qui ont changé profondément le réseau de transports collectifs. **La fréquentation a connu une très forte croissance jusqu'à la crise sanitaire, démontrant ainsi l'utilité des actions réalisées, et cela sur tous les territoires franciliens.**

Le plan des mobilités en Île-de-France s'appuiera en premier lieu sur la dynamique des actions majeures déjà engagées pour l'amélioration et le développement des transports collectifs : développement de l'offre notamment par l'achèvement des grands projets d'infrastructures, amélioration de l'intermodalité et de la qualité de service, programmes de renouvellement des matériels roulants, modernisation de la billettique. Des actions nouvelles ou renouvelées seront également à mettre en œuvre.

Un des enjeux majeurs de la décennie 2020 sera **la réussite de la mise en service du Grand Paris Express** : il conviendra qu'Île-de-France Mobilités dispose des ressources financières permettant de mettre en œuvre l'offre de service attendue en adéquation avec les investissements massifs que représente ce programme et de réussir son intégration dans le réseau de transports collectifs et plus généralement dans le système de mobilité francilien afin d'en tirer le meilleur parti.

Une vision prospective des grands principes de l'évolution de l'offre de transports collectifs sera établie, notamment en accompagnement du développement urbain, démographique et économique de l'Île-de-France en lien avec le projet spatial régional du SDRIF-E. Il s'agira d'identifier les situations de surcharge et les carences de desserte et de proposer des solutions pour y répondre.

La poursuite du renouveau du mode bus passera par la définition **d'un produit Bus Express et d'un schéma de développement de ces Bus Express**, en particulier pour tirer parti du Grand Paris Express et desservir les pôles d'emploi de grande couronne bénéficiant de la mise en place de voies réservées et de pôles d'échanges multimodaux sur le réseau autoroutier ou structurant. La poursuite du renouveau du bus devra également passer par **une action volontariste d'amélioration des conditions de circulation des bus** : meilleur partage de la voirie en ville, accélération des projets de T Zen et de TCSP, mise en œuvre d'aménagements de voirie pour résoudre les points durs de circulation des bus.

Il conviendra également **de s'appuyer sur les innovations technologiques** en matière d'exploitation des bus et des routes pour faire évoluer le modèle de desserte par les modes de transports collectifs routiers en particulier pour le développement du transport à la demande.

4.2 Conforter la dynamique en faveur de l'usage du vélo de la fin de la décennie 2010

Le développement de l'usage du vélo passe par la mise en œuvre d'une politique globale en sa faveur qui, en Île-de-France, repose sur de nombreux acteurs. Au cours de la décennie 2010, l'ensemble des mesures réalisées a conduit à un doublement de l'usage du vélo. Il reste toutefois encore trop ciblé : les déplacements à vélo sont réalisés surtout par des hommes, cadres ou étudiants, et dans les secteurs les plus denses de l'Île-de-France. **La généralisation de l'usage du vélo sera donc un des enjeux majeurs du plan des mobilités en Île-de-France.**

Le plan des mobilités en Île-de-France s'appuiera en premier lieu sur une politique d'aménagements en faveur du vélo : réussite du projet RER V, soutien à la réalisation d'aménagements locaux dans le cadre de plans vélo cohérents.

Le stationnement auprès des gares fait l'objet d'une politique d'ores et déjà identifiée, avec le schéma directeur du stationnement vélo en gares et stations établi par Île-de-France Mobilités. A contrario, le développement du stationnement sur l'espace public et, encore plus dans les logements, reste problématique. Il conviendra, par exemple, de tirer parti de l'obligation de suppression des places de stationnement voiture aux abords des carrefours pour accélérer le développement du stationnement vélo.

Le développement des services vélo et la sensibilisation des publics qui utilisent actuellement peu le vélo seront également au cœur des travaux d'élaboration du plan des mobilités en Île-de-France.

4.3 Développer des plans en faveur de la marche à l'échelle des territoires

Peu de mesures spécifiques à l'amélioration des conditions de déplacements du piéton ont été mises en œuvre au cours de la décennie 2010. **Pourtant la marche est le premier mode de déplacement des Franciliens. Son usage a été conforté pendant la crise sanitaire : les actifs en télétravail l'ont adopté pour leur mobilité du quotidien venant s'ajouter à ses adeptes traditionnels, enfants et personnes âgées.**

Il s'agira, au cours de l'élaboration du plan des mobilités en Île-de-France, **d'apprécier avec les collectivités locales franciliennes comment l'élaboration de plans en faveur de la marche (et de l'accessibilité de la voirie) pourrait être favorisée**, notamment dans le cadre des plans locaux de mobilité obligatoires. L'objectif sera de promouvoir une approche planifiée et hiérarchisée qui englobe diagnostic de la marchabilité et de la qualité de l'espace public, identification d'actions dont certaines pourraient être mises en œuvre à titre d'expérimentation, prise en compte de la problématique des engins de déplacements personnels motorisés pour en réguler l'impact sur l'espace public...

Les dispositions qui pourraient être inscrites dans les plans locaux d'urbanisme pour améliorer la marchabilité des territoires et les synergies avec les actions en faveur de l'accessibilité de la voirie seront également approfondies.

4.4 Mieux partager la voirie urbaine

En milieu urbain, la voirie est le support de la majeure partie des déplacements (hors transports collectifs ferrés). Or, ces mobilités se sont largement diversifiées au cours de la décennie écoulée. Voitures, poids lourds, véhicules utilitaires, deux-roues motorisés, véhicules en stationnement, taxis, VTC, bus, tramways, vélo, engins de déplacements personnels partagent une chaussée qui a eu tendance à se réduire car l'espace public accueille également des trottoirs pour les piétons, des plantations, des terrasses de café ...

L'enjeu du partage de la voirie sera majeur pour la prochaine décennie pour limiter les conflits entre modes, assurer la sécurité de l'ensemble des usages et les prioriser en tenant compte de la nature des voies et des tissus urbains.

Des recommandations pour hiérarchiser les usages, déclinées par territoire et par type de voie, seront établies dans le cadre d'une concertation qui sera menée en particulier avec

les départements et les EPCI. Ces recommandations devront notamment proposer une vision évolutive sur la décennie pour tenir compte du bouleversement que représentera le Grand Paris Express qui engendrera un report modal progressif au fur et à mesure de la mise en service de ses différents tronçons.

Ces recommandations porteront notamment sur les enjeux liés à la pacification de la voirie urbaine locale, aux conditions de circulation des lignes de bus structurantes, aux aménagements du RER V, et aux règles d'usage pour les engins de déplacements personnels.

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

Dans les transports collectifs, l'accessibilité s'est fortement améliorée au cours des dernières années pour les handicaps visuels et auditifs qui ont bénéficié des renouvellements massifs des matériels roulants et d'équipements en gares et stations. Pour les usagers en fauteuil roulant, le programme du schéma directeur d'accessibilité est bien avancé mais pas encore achevé. Les services spécifiques se sont également développés (services en gares, service Pour Aider à la Mobilité (PAM), transport scolaire adapté).

En revanche, le niveau d'accessibilité de la voirie reste disparate, son accessibilité étant principalement améliorée à l'occasion des travaux de voirie réalisés pour d'autres motifs.

Le plan des mobilités en Île-de-France s'appuiera sur les mesures déjà engagées concernant les transports collectifs dans l'objectif notamment d'un achèvement au plus vite des mesures inscrites au Sd'Ap. Il conviendra également d'améliorer l'accessibilité du métro.

Une réflexion sera à mener avec les collectivités locales pour accélérer la mise en accessibilité de la voirie afin de viser une accessibilité de l'ensemble de la chaîne de déplacements. A cet égard, l'obligation de collecte des données d'accessibilité autour des points d'arrêts prioritaires (en 2022 pour les communes accueillant une gare inscrite au SDA, en 2023 pour celles concernées seulement par des lignes de bus prioritaires) de transports collectifs va constituer une opportunité pour prioriser la mise en accessibilité de la voirie. 57 % de la voirie urbaine est en effet située à moins de 200 m d'un point d'arrêt prioritaire et donc concernée par cette obligation.

4.6 Mieux adapter les politiques de stationnement aux contextes territoriaux

Le stationnement doit faire l'objet d'une politique globale portant sur le stationnement public sur ou hors voirie et sur le stationnement dans les espaces privés via les normes inscrites dans les documents d'urbanisme. Par ailleurs, la politique de stationnement doit également être cohérente avec l'ensemble des politiques de mobilité et tout particulièrement avec l'évolution de la qualité de la desserte en transports collectifs : les conditions de stationnement constituent en effet un des critères majeurs influençant la possession et l'usage des modes individuels motorisés.

Concernant le stationnement public, la réforme du stationnement payant a conduit à une hausse marquée des tarifs du stationnement sur voirie, notamment dans Paris et les communes limitrophes de Paris qui s'est, toutefois, accompagnée d'une amélioration du taux de rotation. En revanche, de nombreuses communes bien desservies par les transports collectifs n'ont toujours pas instauré de stationnement payant sur voirie.

Il s'agira ainsi dans le cadre d'une concertation avec les collectivités locales de fixer les principes des politiques de stationnement public en tenant compte de la manière dont la réforme du stationnement sur voirie a été mise en œuvre d'une part et d'une meilleure articulation avec la qualité de la desserte en transports collectifs d'autre part, en particulier pour les communes concernées par le Grand Paris Express. Il s'agira également d'intégrer des recommandations pour le stationnement des deux-roues motorisés.

Concernant le stationnement dans les espaces privés, une révision des normes de stationnement à inscrire dans les PLU(i) sera proposée. Elle concernera en particulier les prescriptions concernant les bureaux dans les secteurs desservis par des gares avec un niveau

d'offre limitée, normes qui se sont avérées mal adaptées. Elle comportera également des recommandations pour les logements.

4.7 Favoriser la transition énergétique des parcs de voitures, de véhicules utilitaires et de poids lourds.

Les progrès technologiques des véhicules ont contribué à la majeure partie de la diminution des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques au cours de la décennie 2010. **Accélérer la transition énergétique des parcs de véhicules est ainsi la mesure la plus efficace à brève échéance pour réduire l'empreinte carbone des déplacements.**

Il est nécessaire de massifier l'action publique en la matière. Aujourd'hui, le déploiement de bornes de charge sur l'espace public se fait de façon très locale, sans coordination entre les multiples intervenants privés ou publics (syndicats mixtes), et il se fait très lentement dans les espaces privés (habitat collectif notamment). Le plan des mobilités en Île-de-France portera une stratégie à l'échelle régionale pour le déploiement d'un réseau de bornes de recharge électriques et d'avitaillement GNV dans l'optique d'une meilleure coordination de l'offre notamment en termes de localisation.

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

Au cours de la décennie 2010, la voirie a surtout fait l'objet d'opérations ponctuelles (aménagement routiers, mesures d'exploitations). Le linéaire de voirie du réseau magistral n'ayant plus vocation à se développer massivement, l'enjeu est désormais d'en utiliser au mieux la capacité.

Le plan des mobilités en Île-de-France intégrera les projets d'investissement en cours pour une route plus fluide.

Il portera une vision globale des mesures à prendre pour une utilisation plus multimodale et plus efficiente en soutenant l'usage du réseau magistral et du réseau d'intérêt régional par les bus et les véhicules utilisés en covoiturage. Le développement de voies réservées pour les bus et le covoiturage en lien avec des pôles d'échange multimodaux sera ainsi au cœur des mesures concernant le réseau routier. A cet égard, le plan des mobilités en Île-de-France s'appuiera sur le nouveau schéma directeur des voies réservées en cours d'élaboration et sur le schéma de développement de bus Express évoqué plus haut. La question de l'usage des voies olympiques pérennes sera également approfondie.

L'entretien de la voirie et la qualité de service sont également devenus une source de préoccupation majeure, posant la question de leur financement.

La sécurité routière doit continuer à s'améliorer dans l'objectif de tendre vers la vision zéro décès et blessés graves sur les routes franciliennes. Le partage et la pacification de la voirie déjà évoqués constituent, en milieu urbain, une des mesures pour y parvenir. D'autres actions doivent être entreprises pour prévenir les accidents en continuant à améliorer la sécurité des infrastructures routières. L'évaluation des aménagements réalisés sera cruciale pour continuer à progresser en matière de sécurité routière.

Enfin, le plan des mobilités en Île-de-France comprendra également des mesures en faveur d'une route plus respectueuse de l'environnement en particulier sur le réseau routier d'intérêt régional, visant à améliorer l'intégration paysagère des infrastructures et leur contribution à la réduction des phénomènes d'ilots de chaleur, ainsi qu'à réduire leur impact sur les nuisances sonores, sur la consommation de matériaux et sur les continuités écologiques.

Par ailleurs, si l'objectif de véhicules complètement autonomes ne peut être envisagé qu'à long terme compte tenu de la maturité des technologies, le développement de l'automatisation des véhicules est quant à lui déjà engagé. Il s'agira d'apprécier les mesures concernant l'infrastructure routière qu'il conviendrait de mettre en œuvre pour accompagner ce développement.

4.9 Faciliter l'accès des Franciliens aux services de mobilité

La décennie 2010 a vu l'essor de multiples offres et services de mobilité publics et privés. Or la mobilité doit être pensée comme un tout, indépendamment des modes ou des opérateurs : c'est le concept de mobilité servicielle ou « Mobility as a service » (MaaS). Rassembler l'information permet d'éclairer l'usager sur les solutions de mobilité disponibles. A cet égard, les données des services publics de mobilité doivent désormais être accessibles et réutilisables par des tiers.

L'utilisation des outils MaaS développés par Île-de-France Mobilités (Plateforme régionale d'information pour la mobilité (PRIM) et Système d'information et de services pour la billettique (SI Services)) s'appuie sur des contrats passés par Île-de-France Mobilités avec les différents opérateurs de mobilité (transports collectifs, autopartage, covoiturage, services numériques de mobilité).

L'objectif pour le plan des mobilités en Île-de-France sera de faciliter l'accès des Franciliens à des services de mobilité apportant une réponse aux besoins de déplacements adaptée aux contextes territoriaux et aux contraintes personnelles.

Le soutien public en termes d'organisation des services de mobilité à proprement parler sera également un axe de travail au cours de l'élaboration du futur plan.

4.10 Renforcer le management de la mobilité par les employeurs

Pour la décennie 2010, le bilan de la prise en compte, par les employeurs, des enjeux de mobilité des salariés franciliens est contrasté. Le déploiement des Plans de mobilité employeur n'a concerné qu'un salarié francilien sur dix. Toutefois, la mobilité liée au travail reste un enjeu majeur : il s'agit des déplacements les plus longs et ils restent fortement concentrés en termes de périodes horaires ou de destinations.

En Île-de-France, les enjeux du management de la mobilité dépendent du contexte urbain. Dans les secteurs les plus denses, l'objectif principal est de parvenir à mieux lisser les périodes de pointe en tirant parti de l'essor du télétravail (notamment entre les jours de la semaine). Dans les secteurs moins denses, l'objectif est également d'inciter à des modes d'organisation du travail et des déplacements en lien avec le travail qui permettent de diminuer le recours à la voiture utilisée individuellement.

Il conviendra d'apprécier le soutien à mettre en place pour que ces objectifs soient bien pris en compte dans le cadre des négociations annuelles obligatoires entre employeurs et représentants des salariés. La mobilité fait en effet partie des thématiques obligatoires des NAO depuis la loi d'orientation des mobilités.

Une autre piste de travail passe par l'instauration d'un meilleur dialogue entre employeurs et collectivités, qui pourrait être facilité par l'action de conseillers en mobilité dans les territoires.

4.11 Repenser l'organisation du transport de marchandises

Les flux de marchandises se sont amplifiés en Île-de-France et continueront sans doute à croître sous l'effet des nombreux chantiers notamment (Grand Paris Express, projets d'aménagement urbain, projets pour les Jeux Olympiques et Paralympiques) et de la croissance du e-commerce.

Réalisés essentiellement en poids lourds et en véhicules utilitaires, ils prennent une place de plus en plus importante dans l'usage des réseaux routiers. Une organisation repensée des chaînes logistiques est nécessaire pour réduire les distances parcourues. Favoriser les modes peu émissifs est également indispensable, c'est notamment envisageable pour le mode fluvial qui dispose de fortes réserves de capacité en Île-de-France.

A ces enjeux, s'ajoute celui de la transition énergétique des véhicules, notamment dans le cadre des mesures prévues par la ZFE.

Toutefois, le transport de marchandises repose essentiellement sur l'initiative privée. Il conviendra de poursuivre et de conforter les mesures qui relèvent de l'action publique.

La disponibilité de foncier pour la logistique en zones très denses mais également à une distance intermédiaire du cœur de l'Île-de-France est un des axes d'actions qui devra être approfondi notamment en lien avec le SDRIF-E.

Une meilleure organisation des livraisons intégrant les enjeux du partage de l'espace public sera également à promouvoir.

De manière générale, mieux comprendre l'organisation des chaînes logistiques dans leur intégralité de l'amont à l'aval pour mieux cibler l'action sera essentiel pour accompagner les acteurs de la logistique.

5 La gouvernance du plan des mobilités en Île-de-France soutiendra la dynamique collective d'action

Le plan des mobilités en Île-de-France diffère des plans de mobilité établis en dehors de l'Île-de-France.

- Son champ d'application porte sur une région associant territoires urbanisés et ruraux et non sur une agglomération.
- Les enjeux en matière de mobilité de l'Île-de-France, métropole de plus de 12 millions d'habitants au rayonnement international, sont encore plus prégnants qu'ailleurs.
- Enfin, et peut-être surtout, le plan des mobilités en Île-de-France, élaboré par Île-de-France Mobilités, est approuvé par la Région Île-de-France mais sa mise en œuvre repose sur l'ensemble des acteurs de la mobilité, notamment les collectivités locales (départements, EPCI, communes), les opérateurs de transports, les gestionnaires d'infrastructures, et les employeurs.

Le plan des mobilités en Île-de-France a ainsi pour rôle de fixer le cadre des politiques de mobilité en Île-de-France en termes d'objectifs à atteindre et d'encourager la cohérence entre les actions menées par les différents acteurs.

5.1 Le plan des mobilités en Île-de-France au cœur des planifications en matière d'aménagement, d'environnement et de mobilité

Le cadre réglementaire vise à assurer cette cohérence. Le plan des mobilités en Île-de-France doit être compatible avec le SDRIF-E ; par ailleurs, les SCoT et les plans locaux d'urbanisme (en l'absence de SCoT) doivent être compatibles avec le plan des mobilités en Île-de-France. De même les décisions relevant du pouvoir de police des maires en matière de déplacements doivent être compatibles avec le plan des mobilités en Île-de-France.

5.2 Le rôle clé des Plans locaux de mobilité

Par ailleurs, le code des transports prévoit qu'en Île-de-France, le plan de mobilité régional soit décliné dans des Plans locaux de mobilité (PLM) établis par les EPCI. L'élaboration de ces plans est obligatoire depuis le 1^{er} janvier 2021 pour tous les EPCI hors communautés de communes.

A cet égard, l'association étroite des EPCI à l'élaboration du plan des mobilités en Île-de-France sera essentielle, leur nombre et le fait qu'ils couvrent tout le territoire francilien la facilitera. Au-delà de la définition des actions à mettre en œuvre, **il s'agira d'identifier comment tirer parti au mieux de l'obligation d'établir des PLM pour en faire des plans plus concrets et plus engageants.** La définition d'un contenu type ainsi que la possibilité de mettre en place un mode de contractualisation pour certaines actions clés (acteurs régionaux, départementaux, EPCI, communes) qui engagerait les différents acteurs concernés seront envisagées. L'importance de la priorisation des plans d'action des PLM est également un enjeu au regard des contraintes financières.

5.3 Un pilotage permettant de faire évoluer la stratégie en continu

Contrairement aux planifications concernant l'aménagement (qui ont par exemple pour rôle de sauvegarder des espaces naturels sur le temps long), hormis pour les actions portant sur la création d'infrastructures, il n'est pas possible de planifier l'ensemble des actions concernant la mobilité à un horizon de dix ans. L'évolution des solutions de mobilité et des attentes est bien trop rapide.

Pour autant, il est essentiel de veiller à la cohérence des politiques de mobilité, les actions menées sur un territoire pouvant entraîner des répercussions dans l'ensemble de la région.

Il est également nécessaire de pouvoir apprécier année après année l'avancement des actions dans le cadre d'une évaluation en continu de leur mise en œuvre mais également de leurs impacts. Il faut pouvoir prendre acte de la mise au point de nouvelles actions au fil du temps.

Ainsi, la gouvernance qui sera mise en place pour le pilotage et le suivi de la mise en œuvre du plan des mobilités en Île-de-France aura pour objectif d'en faire une démarche en continu tout autant qu'une planification stratégique.

5.4 Des outils d'animation à pérenniser

Le dispositif d'animation mis en œuvre par Île-de-France Mobilités pour faciliter la mise en œuvre des actions du PDUIF, Assises annuelles de la mobilité, Trophées de la mobilité, site internet a été apprécié par les acteurs de la mobilité en Île-de-France.

Ce dispositif sera reconduit selon des modalités qui pourront être renouvelées en fonction des attentes et des besoins des partenaires de la mobilité en Île-de-France.

Liste des communes correspondant au territoire susceptible d'être affecté par le Plan des mobilités en Île-de-France

Le Plan des mobilités en Île-de-France concerne l'intégralité des communes situées sur le territoire de la région Île-de-France. La liste des communes figure ci-après, classée par numéro de département croissant.

75 Paris	77 Blandy	77 Cesson
77 Achères-la-Forêt	77 Blennes	77 Cessoy-en-Montois
77 Amillis	77 Boisdon	77 Chailly-en-Bière
77 Amponville	77 Bois-le-Roi	77 Chailly-en-Brie
77 Andrezel	77 Boissettes	77 Chaintreaux
77 Annet-sur-Marne	77 Boissise-la-Bertrand	77 Chalautre-la-Grande
77 Arbonne-la-Forêt	77 Boissise-le-Roi	77 Chalautre-la-Petite
77 Argentières	77 Boissy-aux-Cailles	77 Chalifert
77 Armentières-en-Brie	77 Boissy-le-Châtel	77 Chalmaison
77 Arville	77 Boitron	77 Chambry
77 Aubepierre-Ozouer-le-Repos	77 Bombon	77 Chamigny
77 Aufferville	77 Bougligny	77 Champagne-sur-Seine
77 Augers-en-Brie	77 Boulancourt	77 Champcenest
77 Aulnoy	77 Bouleurs	77 Champdeuil
77 Avon	77 Bourron-Marlotte	77 Champeaux
77 Baby	77 Boutigny	77 Champs-sur-Marne
77 Bagneaux-sur-Loing	77 Bransles	77 Changis-sur-Marne
77 Bailly-Romainvilliers	77 Bray-sur-Seine	77 Chanteloup-en-Brie
77 Balloy	77 Bréau	77 La Chapelle-Gauthier
77 Bannost-Villegagnon	77 Brie-Comte-Robert	77 La Chapelle-Iger
77 Barbey	77 La Brosse-Montceaux	77 La Chapelle-la-Reine
77 Barbizon	77 Brou-sur-Chantereine	77 La Chapelle-Rablais
77 Barcy	77 Burcy	77 La Chapelle-Saint-Sulpice
77 Bassevelle	77 Bussières	77 Les Chapelles-Bourbon
77 Bazoches-lès-Bray	77 Bussy-Saint-Georges	77 La Chapelle-Moutils
77 Beauchery-Saint-Martin	77 Bussy-Saint-Martin	77 Charmentray
77 Beaumont-du-Gâtinais	77 Buthiers	77 Charny
77 Beauvoir	77 Cannes-Écluse	77 Chartrettes
77 Bellot	77 Carnetin	77 Chartronges
77 Bernay-Vilbert	77 La Celle-sur-Morin	77 Châteaubleau
77 Beton-Bazoches	77 Cély	77 Château-Landon
77 Bezalles	77 Cerneux	77 Le Châtelet-en-Brie

77 Châtenay-sur-Seine	77 Crécy-la-Chapelle	77 Fontainebleau
77 Châtenoy	77 Crégy-lès-Meaux	77 Fontaine-Fourches
77 Châtillon-la-Borde	77 Crèvecœur-en-Brie	77 Fontaine-le-Port
77 Châtres	77 Crisenoy	77 Fontains
77 Chauffry	77 Croissy-Beaubourg	77 Fontenailles
77 Chaumes-en-Brie	77 La Croix-en-Brie	77 Fontenay-Trésigny
77 Chelles	77 Crouy-sur-Ourcq	77 Forfry
77 Chenoise-Cucharmoy	77 Cuisy	77 Forges
77 Chenou	77 Dagny	77 Fouju
77 Chessy	77 Dammarie-les-Lys	77 Fresnes-sur-Marne
77 Chevrainvilliers	77 Dammartin-en-Goële	77 Frétoy
77 Chevru	77 Dammartin-sur-Tigeaux	77 Fromont
77 Chevry-Cossigny	77 Dampmart	77 Fulbaines
77 Chevry-en-Sereine	77 Darvault	77 Garentreville
77 Choisy-en-Brie	77 Dhuisy	77 Gastins
77 Citry	77 Diant	77 La Genevraye
77 Claye-Souilly	77 Donnemarie-Dontilly	77 Germigny-l'Évêque
77 Clos-Fontaine	77 Dormelles	77 Germigny-sous-Coulombs
77 Cocherel	77 Doue	77 Gesvres-le-Chapitre
77 Collégien	77 Douy-la-Ramée	77 Giremoutiers
77 Combs-la-Ville	77 Échouboulains	77 Gironville
77 Compans	77 Les Écrennes	77 Gouaix
77 Conches-sur-Gondoire	77 Égigny	77 Gouvernes
77 Condé-Sainte-Libiaire	77 Égreville	77 La Grande-Paroisse
77 Congis-sur-Thérouanne	77 Émerainville	77 Grandpuits-Bailly-Carrois
77 Coubert	77 Esbly	77 Gravon
77 Couilly-Pont-aux-Dames	77 Esmans	77 Gressy
77 Coulombs-en-Valois	77 Étrépilly	77 Gretz-Armainvilliers
77 Coulommès	77 Everly	77 Grez-sur-Loing
77 Coulommiers	77 Évry-Grégy-sur-Yerre	77 Grisy-Suisnes
77 Coupvray	77 Faremoutiers	77 Grisy-sur-Seine
77 Courcelles-en-Bassée	77 Favières	77 Guérard
77 Courchamp	77 Faÿ-lès-Nemours	77 Guercheville
77 Courpalay	77 Féricy	77 Guermantes
77 Courquetaine	77 Férolles-Attilly	77 Guignes
77 Courtacon	77 Ferrières-en-Brie	77 Gurcy-le-Châtel
77 Courtomer	77 La Ferté-Gaucher	77 Hautefeuille
77 Courtry	77 La Ferté-sous-Jouarre	77 La Haute-Maison
77 Couteçon	77 Flagy	77 Héricy
77 Coutevroult	77 Fleury-en-Bière	77 Hermé

77 Hondevilliers	77 Magny-le-Hongre	77 Monthyon
77 La Houssaye-en-Brie	77 Maincy	77 Montigny-le-Guesdier
77 Ichy	77 Maisoncelles-en-Brie	77 Montigny-Lencoup
77 Isles-les-Meldeuses	77 Maisoncelles-en-Gâtinais	77 Montigny-sur-Loing
77 Isles-lès-Villenoy	77 Maison-Rouge	77 Montmachoux
77 Iverny	77 Marchémoret	77 Montolivet
77 Jablines	77 Marcilly	77 Montry
77 Jaignes	77 Les Marêts	77 Moret-Loing-et-Orvanne
77 Jaulnes	77 Mareuil-lès-Meaux	77 Mormant
77 Jossigny	77 Marles-en-Brie	77 Mortcerf
77 Jouarre	77 Marolles-en-Brie	77 Mortery
77 Jouy-le-Châtel	77 Marolles-sur-Seine	77 Mouroux
77 Jouy-sur-Morin	77 Mary-sur-Marne	77 Mousseaux-lès-Bray
77 Juilly	77 Mauperthuis	77 Moussy-le-Neuf
77 Jutigny	77 Mauregard	77 Moussy-le-Vieux
77 Lagny-sur-Marne	77 May-en-Multien	77 Mouy-sur-Seine
77 Larchant	77 Meaux	77 Nandy
77 Laval-en-Brie	77 Le Mée-sur-Seine	77 Nangis
77 Léchelle	77 Meigneux	77 Nanteau-sur-Essonne
77 Lescherolles	77 Meilleray	77 Nanteau-sur-Lunain
77 Lesches	77 Melun	77 Nanteuil-lès-Meaux
77 Lésigny	77 Melz-sur-Seine	77 Nanteuil-sur-Marne
77 Leudon-en-Brie	77 Méry-sur-Marne	77 Nantouillet
77 Lieusaint	77 Le Mesnil-Amelot	77 Nemours
77 Limoges-Fourches	77 Messy	77 Chauconin-Neufmontiers
77 Lissy	77 Misy-sur-Yonne	77 Neufmoutiers-en-Brie
77 Liverdy-en-Brie	77 Mitry-Mory	77 Noisiel
77 Livry-sur-Seine	77 Moisenay	77 Noisy-Rudignon
77 Lizines	77 Moissy-Cramayel	77 Noisy-sur-École
77 Lizy-sur-Ourcq	77 Mondreville	77 Nonville
77 Lognes	77 Mons-en-Montois	77 Noyen-sur-Seine
77 Longperrier	77 Montceaux-lès-Meaux	77 Obsonville
77 Longueville	77 Montceaux-lès-Provins	77 Ocquerre
77 Lorrez-le-Bocage-Préaux	77 Montcourt-Fromonville	77 Oissery
77 Louan-Villegruis-Fontaine	77 Montdauphin	77 Orly-sur-Morin
77 Luisetaines	77 Montenils	77 Les Ormes-sur-Voulzie
77 Lumigny-Nesles-Ormeaux	77 Montereau-Fault-Yonne	77 Ormesson
77 Luzancy	77 Montereau-sur-le-Jard	77 Othis
77 Machault	77 Montévrain	77 Ozoir-la-Ferrière
77 La Madeleine-sur-Loing	77 Montgé-en-Goële	77 Ozouer-le-Voulgis

77	Paley	77	Rumont	77	Saint-Soupplets
77	Pamfou	77	Rupéreau	77	Saint-Thibault-des-Vignes
77	Paroy	77	Saâcy-sur-Marne	77	Salins
77	Passy-sur-Seine	77	Sablonnières	77	Sammeron
77	Pécy	77	Saint-Augustin	77	Samois-sur-Seine
77	Penchard	77	Sainte-Aulde	77	Samoreau
77	Perthes	77	Saint-Barthélemy	77	Sancy
77	Pézarches	77	Saint-Brice	77	Sancy-lès-Provins
77	Pierre-Levée	77	Sainte-Colombe	77	Savigny-le-Temple
77	Le Pin	77	Saint-Cyr-sur-Morin	77	Savins
77	Le Plessis-aux-Bois	77	Saint-Denis-lès-Rebais	77	Seine-Port
77	Le Plessis-Feu-Aussoux	77	Saint-Fargeau-Ponthierry	77	Sept-Sorts
77	Le Plessis-l'Évêque	77	Saint-Fiacre	77	Serris
77	Le Plessis-Placy	77	Saint-Germain-Laval	77	Servon
77	Poigny	77	Saint-Germain-Laxis	77	Signy-Signets
77	Poincy	77	Saint-Germain-sous-Doue	77	Sigy
77	Poligny	77	Saint-Germain-sur-École	77	Sivry-Courtry
77	Pommeuse	77	Saint-Germain-sur-Morin	77	Sognolles-en-Montois
77	Pomponne	77	Saint-Hilliers	77	Soignolles-en-Brie
77	Pontault-Combault	77	Saint-Jean-les-Deux-Jumeaux	77	Soisy-Bouy
77	Pontcarré	77	Saint-Just-en-Brie	77	Solers
77	Précy-sur-Marne	77	Saint-Léger	77	Souppes-sur-Loing
77	Presles-en-Brie	77	Saint-Loup-de-Naud	77	Sourdun
77	Pringy	77	Saint-Mammès	77	Tancrou
77	Provins	77	Saint-Mard	77	Thénisy
77	Puisieux	77	Saint-Mars-Vieux-Maisons	77	Thieux
77	Quiers	77	Saint-Martin-des-Champs	77	Thomery
77	Quincy-Voisins	77	Saint-Martin-du-Boschet	77	Thorigny-sur-Marne
77	Rampillon	77	Saint-Martin-en-Bière	77	Thoury-Férottes
77	Réau	77	Saint-Méry	77	Tigeaux
77	Rebais	77	Saint-Mesmes	77	La Tombe
77	Recloses	77	Saint-Ouen-en-Brie	77	Torcy
77	Remauville	77	Saint-Ouen-sur-Morin	77	Touquin
77	Reuil-en-Brie	77	Saint-Pathus	77	Tournan-en-Brie
77	La Rochette	77	Saint-Pierre-lès-Nemours	77	Tousson
77	Roissy-en-Brie	77	Saint-Rémy-la-Vanne	77	La Trétoire
77	Rouilly	77	Beauteuil-Saints	77	Treuzy-Levelay
77	Rouvres	77	Saint-Sauveur-lès-Bray	77	Trilbardou
77	Rozay-en-Brie	77	Saint-Sauveur-sur-École	77	Trilport
77	Rubelles	77	Saint-Siméon	77	Trocy-en-Multien

77	Ury	77	Villuis	78	La Boissière-École
77	Ussy-sur-Marne	77	Vimpelles	78	Boissy-Mauvoisin
77	Vaires-sur-Marne	77	Vinantes	78	Boissy-sans-Avoir
77	Valence-en-Brie	77	Vincy-Manoeuvre	78	Bonnelles
77	Vanvillé	77	Voinsles	78	Bonnières-sur-Seine
77	Varennnes-sur-Seine	77	Voisenon	78	Bouaffle
77	Varredes	77	Voulangis	78	Bougival
77	Vaucourtois	77	Voulton	78	Bourdonné
77	Le Vaudoué	77	Voulx	78	Breuil-Bois-Robert
77	Vaudoy-en-Brie	77	Vulaines-lès-Provins	78	Bréval
77	Vaux-le-Pénil	77	Vulaines-sur-Seine	78	Les Bréviaires
77	Vaux-sur-Lunain	77	Yèbles	78	Brueil-en-Vexin
77	Vendrest	78	Ablis	78	Buc
77	Verdelot	78	Achères	78	Buchelay
77	Verneuil-l'Étang	78	Adainville	78	Bullion
77	Vernou-la-Celle-sur-Seine	78	Aigremont	78	Carrières-sous-Poissy
77	Vert-Saint-Denis	78	Allainville	78	Carrières-sur-Seine
77	Vieux-Champagne	78	Les Alluets-le-Roi	78	La Celle-les-Bordes
77	Vignely	78	Andelu	78	La Celle-Saint-Cloud
77	Villebéon	78	Andrécy	78	Cernay-la-Ville
77	Villecerf	78	Arnouville-lès-Mantes	78	Chambourcy
77	Villemaréchal	78	Aubergenville	78	Chanteloup-les-Vignes
77	Villemareuil	78	Auffargis	78	Chapet
77	Villemer	78	Auffreville-Brasseuil	78	Châteaufort
77	Villenauxe-la-Petite	78	Aulnay-sur-Mauldre	78	Chatou
77	Villeneuve-le-Comte	78	Auteuil	78	Chaufour-lès-Bonnières
77	Villeneuve-les-Bordes	78	Autouillet	78	Chavenay
77	Villeneuve-Saint-Denis	78	Bailly	78	Le Chesnay-Rocquencourt
77	Villeneuve-sous-Dammartin	78	Bazainville	78	Chevreuse
77	Villeneuve-sur-Bellot	78	Bazemont	78	Choisel
77	Villenoÿ	78	Bazoches-sur-Guyonne	78	Civry-la-Forêt
77	Villeparisis	78	Béhoust	78	Clairefontaine-en-Yvelines
77	Villeroy	78	Bennecourt	78	Les Clayes-sous-Bois
77	Ville-Saint-Jacques	78	Beynes	78	Coignières
77	Villevaudé	78	Blaru	78	Condé-sur-Vesgre
77	Villiers-en-Bière	78	Boinville-en-Mantois	78	Conflans-Sainte-Honorine
77	Villiers-Saint-Georges	78	Boinville-le-Gaillard	78	Courgent
77	Villiers-sous-Grez	78	Boinvilliers	78	Cravent
77	Villiers-sur-Morin	78	Bois-d'Arcy	78	Cresprières
77	Villiers-sur-Seine	78	Boissets	78	Croissy-sur-Seine

78 Dammartin-en-Serve	78 Guyancourt	78 Ménerville
78 Dampierre-en-Yvelines	78 Hardricourt	78 Méré
78 Dannemarie	78 Hargeville	78 Méricourt
78 Davron	78 La Hauteville	78 Le Mesnil-le-Roi
78 Drocourt	78 Herbeville	78 Le Mesnil-Saint-Denis
78 Ecquevilly	78 Hermeray	78 Les Mesnuls
78 Élancourt	78 Houdan	78 Meulan-en-Yvelines
78 Émancé	78 Houilles	78 Mézières-sur-Seine
78 Épône	78 Issou	78 Mézy-sur-Seine
78 Les Essarts-le-Roi	78 Jambville	78 Millemont
78 L'Étang-la-Ville	78 Notre-Dame-de-la-Mer	78 Milon-la-Chapelle
78 Évecquemont	78 Jouars-Pontchartrain	78 Mittainville
78 La Falaise	78 Jouy-en-Josas	78 Moisson
78 Favrieux	78 Jouy-Mauvoisin	78 Mondreville
78 Feucherolles	78 Jumeauville	78 Montainville
78 Flacourt	78 Juziers	78 Montalet-le-Bois
78 Flexanville	78 Lainville-en-Vexin	78 Montchauvet
78 Flins-Neuve-Église	78 Lévis-Saint-Nom	78 Montesson
78 Flins-sur-Seine	78 Limay	78 Montfort-l'Amaury
78 Follainville-Dennemont	78 Limetz-Villez	78 Montigny-le-Bretonneux
78 Fontenay-le-Fleury	78 Les Loges-en-Josas	78 Morainvilliers
78 Fontenay-Mauvoisin	78 Lomoye	78 Mousseaux-sur-Seine
78 Fontenay-Saint-Père	78 Longnes	78 Mulcent
78 Freneuse	78 Longvilliers	78 Les Mureaux
78 Gaillon-sur-Montcient	78 Louveciennes	78 Neauphle-le-Château
78 Galluis	78 Magnanville	78 Neauphle-le-Vieux
78 Gambais	78 Magny-les-Hameaux	78 Neauphlette
78 Gambaiseuil	78 Maisons-Laffitte	78 Nézel
78 Garancières	78 Mantes-la-Jolie	78 Noisy-le-Roi
78 Gargenville	78 Mantes-la-Ville	78 Oinville-sur-Montcient
78 Gazeran	78 Marcq	78 Orcemont
78 Gommecourt	78 Mareil-le-Guyon	78 Orgerus
78 Goupillières	78 Mareil-Marly	78 Orgeval
78 Goussonville	78 Mareil-sur-Mauldre	78 Orphin
78 Grandchamp	78 Marly-le-Roi	78 Orsonville
78 Gressey	78 Maule	78 Orvilliers
78 Grosrouvre	78 Maulette	78 Osmoy
78 Guernes	78 Maurecourt	78 Paray-Douaville
78 Guerville	78 Maurepas	78 Le Pecq
78 Guitrancourt	78 Médan	78 Perdreauville

78	Le Perray-en-Yvelines	78	Soindres	91	Avrainville
78	Plaisir	78	Sonchamp	91	Ballainvilliers
78	Poigny-la-Forêt	78	Tacoignières	91	Ballancourt-sur-Essonne
78	Poissy	78	Le Tartre-Gaudran	91	Baulne
78	Ponthévrard	78	Le Tertre-Saint-Denis	91	Bièvres
78	Porcheville	78	Tessancourt-sur-Aubette	91	Blandy
78	Le Port-Marly	78	Thiverval-Grignon	91	Boigneville
78	Prunay-le-Temple	78	Thoiry	91	Bois-Herpin
78	Prunay-en-Yvelines	78	Tilly	91	Boissy-la-Rivière
78	La Queue-lez-Yvelines	78	Toussus-le-Noble	91	Boissy-le-Cutté
78	Raizeux	78	Trappes	91	Boissy-le-Sec
78	Rambouillet	78	Le Tremblay-sur-Mauldre	91	Boissy-sous-Saint-Yon
78	Rennemoulin	78	Triel-sur-Seine	91	Bondoufle
78	Richebourg	78	Vaux-sur-Seine	91	Boullay-les-Troux
78	Rochefort-en-Yvelines	78	Vélizy-Villacoublay	91	Bouray-sur-Juine
78	Rolleboise	78	Verneuil-sur-Seine	91	Boussy-Saint-Antoine
78	Rosay	78	Vernouillet	91	Boutervilliers
78	Rosny-sur-Seine	78	La Verrière	91	Boutigny-sur-Essonne
78	Sailly	78	Versailles	91	Bouville
78	Saint-Arnoult-en-Yvelines	78	Vert	91	Brétigny-sur-Orge
78	Saint-Cyr-l'École	78	Le Vésinet	91	Breuillet
78	Saint-Forget	78	Vicq	91	Breux-Jouy
78	Saint-Germain-de-la-Grange	78	Vieille-Église-en-Yvelines	91	Brières-les-Scellés
78	Saint-Germain-en-Laye	78	La Villeneuve-en-Chevrie	91	Briis-sous-Forges
78	Saint-Hilarion	78	Villennes-sur-Seine	91	Brouy
78	Saint-Illiers-la-Ville	78	Villepreux	91	Brunoy
78	Saint-Illiers-le-Bois	78	Villette	91	Bruyères-le-Châtel
78	Saint-Lambert	78	Villiers-le-Mahieu	91	Buno-Bonnevaux
78	Saint-Léger-en-Yvelines	78	Villiers-Saint-Frédéric	91	Bures-sur-Yvette
78	Saint-Martin-de-Bréthencourt	78	Viroflay	91	Cerny
78	Saint-Martin-des-Champs	78	Voisins-le-Bretonneux	91	Chalo-Saint-Mars
78	Saint-Martin-la-Garenne	91	Abbéville-la-Rivière	91	Chalou-Moulineux
78	Sainte-Mesme	91	Angerville	91	Chamarande
78	Saint-Nom-la-Bretèche	91	Angervilliers	91	Champcueil
78	Saint-Rémy-lès-Chevreuse	91	Arpajon	91	Champlan
78	Saint-Rémy-l'Honoré	91	Arrancourt	91	Champmotteux
78	Sartrouville	91	Athis-Mons	91	Chatignonville
78	Saulx-Marchais	91	Authon-la-Plaine	91	Chauffour-lès-Étréchy
78	Senlis	91	Auvernaux	91	Cheptainville
78	Septeuil	91	Auvers-Saint-Georges	91	Chevannes

91 Chilly-Mazarin	91 Janvry	91 Palaiseau
91 Corbeil-Essonnes	91 Juvisy-sur-Orge	91 Paray-Vieille-Poste
91 Corbreuse	91 Lardy	91 Pecqueuse
91 Le Coudray-Montceaux	91 Leudeville	91 Le Plessis-Pâté
91 Courances	91 Leuville-sur-Orge	91 Plessis-Saint-Benoist
91 Courdimanche-sur-Essonne	91 Limours	91 Prunay-sur-Essonne
91 Courson-Monteloup	91 Linas	91 Puiset-le-Marais
91 Crosne	91 Lisses	91 Pussay
91 Dannemois	91 Longjumeau	91 Quincy-sous-Sénart
91 D'Huisson-Longueville	91 Longpont-sur-Orge	91 Richarville
91 Dourdan	91 Maisse	91 Ris-Orangis
91 Draveil	91 Marcoussis	91 Roinville
91 Écharcon	91 Marolles-en-Beauce	91 Roinvilliers
91 Égly	91 Marolles-en-Hurepoix	91 Saclas
91 Épinay-sous-Sénart	91 Massy	91 Saclay
91 Épinay-sur-Orge	91 Mauchamps	91 Saint-Aubin
91 Étampes	91 Menecy	91 Saint-Chéron
91 Étiolles	91 Le Mérévillois	91 Saint-Cyr-la-Rivière
91 Étréchy	91 Mérobert	91 Saint-Cyr-sous-Dourdan
91 Évry-Courcouronnes	91 Mespuits	91 Saint-Escobille
91 La Ferté-Alais	91 Milly-la-Forêt	91 Sainte-Geneviève-des-Bois
91 Fleury-Mérogis	91 Moigny-sur-École	91 Saint-Germain-lès-Arpajon
91 Fontaine-la-Rivière	91 Les Molières	91 Saint-Germain-lès-Corbeil
91 Fontenay-lès-Briis	91 Mondeville	91 Saint-Hilaire
91 Fontenay-le-Vicomte	91 Monnerville	91 Saint-Jean-de-Beauregard
91 La Forêt-le-Roi	91 Montgeron	91 Saint-Maurice-Montcouronne
91 La Forêt-Sainte-Croix	91 Montlhéry	91 Saint-Michel-sur-Orge
91 Forges-les-Bains	91 Morangis	91 Saint-Pierre-du-Perray
91 Gif-sur-Yvette	91 Morigny-Champigny	91 Saintry-sur-Seine
91 Gironville-sur-Essonne	91 Morsang-sur-Orge	91 Saint-Sulpice-de-Favières
91 Gometz-la-Ville	91 Morsang-sur-Seine	91 Saint-Vrain
91 Gometz-le-Châtel	91 Nainville-les-Roches	91 Saint-Yon
91 Les Granges-le-Roi	91 La Norville	91 Saulx-les-Chartreux
91 Grigny	91 Nozay	91 Savigny-sur-Orge
91 Guiberville	91 Ollainville	91 Sermaise
91 Guigneville-sur-Essonne	91 Oncy-sur-École	91 Soisy-sur-École
91 Guillerval	91 Ormoy	91 Soisy-sur-Seine
91 Igny	91 Ormoy-la-Rivière	91 Souzy-la-Briche
91 Itteville	91 Orsay	91 Congerville-Thionville
91 Janville-sur-Juine	91 Orveau	91 Tigery

91	Torfou	92	La Garenne-Colombes	93	Montreuil
91	Valpuiseaux	92	Gennevilliers	93	Neuilly-Plaisance
91	Le Val-Saint-Germain	92	Issy-les-Moulineaux	93	Neuilly-sur-Marne
91	Varennnes-Jarcy	92	Levallois-Perret	93	Noisy-le-Grand
91	Vaugrigneuse	92	Malakoff	93	Noisy-le-Sec
91	Vauhallan	92	Marnes-la-Coquette	93	Pantin
91	Vayres-sur-Essonne	92	Meudon	93	Les Pavillons-sous-Bois
91	Verrières-le-Buisson	92	Montrouge	93	Pierrefitte-sur-Seine
91	Vert-le-Grand	92	Nanterre	93	Le Pré-Saint-Gervais
91	Vert-le-Petit	92	Neuilly-sur-Seine	93	Le Raincy
91	Videlles	92	Le Plessis-Robinson	93	Romainville
91	Vigneux-sur-Seine	92	Puteaux	93	Rosny-sous-Bois
91	Villabé	92	Rueil-Malmaison	93	Saint-Denis
91	Villebon-sur-Yvette	92	Saint-Cloud	93	Saint-Ouen
91	Villeconin	92	Sceaux	93	Sevran
91	La Ville-du-Bois	92	Sèvres	93	Stains
91	Villejust	92	Suresnes	93	Tremblay-en-France
91	Villemoisson-sur-Orge	92	Vanves	93	Vaujours
91	Villeneuve-sur-Auvers	92	Vaucresson	93	Villemomble
91	Villiers-le-Bâcle	92	Ville-d'Avray	93	Villepinte
91	Villiers-sur-Orge	92	Villeneuve-la-Garenne	93	Villetaneuse
91	Viry-Châtillon	93	Aubervilliers	94	Ablon-sur-Seine
91	Wissous	93	Aulnay-sous-Bois	94	Alfortville
91	Yerres	93	Bagnole	94	Arcueil
91	Les Ulis	93	Le Blanc-Mesnil	94	Boissy-Saint-Léger
92	Antony	93	Bobigny	94	Bonneuil-sur-Marne
92	Asnières-sur-Seine	93	Bondy	94	Bry-sur-Marne
92	Bagneux	93	Le Bourget	94	Cachan
92	Bois-Colombes	93	Clichy-sous-Bois	94	Champigny-sur-Marne
92	Boulogne-Billancourt	93	Coubron	94	Charenton-le-Pont
92	Bourg-la-Reine	93	La Courneuve	94	Chennevières-sur-Marne
92	Châtenay-Malabry	93	Drancy	94	Chevilly-Larue
92	Châtillon	93	Dugny	94	Choisy-le-Roi
92	Chaville	93	Épinay-sur-Seine	94	Créteil
92	Clamart	93	Gagny	94	Fontenay-sous-Bois
92	Clichy	93	Gournay-sur-Marne	94	Fresnes
92	Colombes	93	L'Île-Saint-Denis	94	Gentilly
92	Courbevoie	93	Les Lilas	94	L'Hay-les-Roses
92	Fontenay-aux-Roses	93	Livry-Gargan	94	Ivry-sur-Seine
92	Garches	93	Montfermeil	94	Joinville-le-Pont

94	Le Kremlin-Bicêtre	95	Avernes	95	Courcelles-sur-Viosne
94	Limeil-Brévannes	95	Baillet-en-France	95	Courdimanche
94	Maisons-Alfort	95	Banthelu	95	Deuil-la-Barre
94	Mandres-les-Roses	95	Beauchamp	95	Domont
94	Marolles-en-Brie	95	Beaumont-sur-Oise	95	Eaubonne
94	Nogent-sur-Marne	95	Le Bellay-en-Vexin	95	Écouen
94	Noiseau	95	Bellefontaine	95	Enghien-les-Bains
94	Orly	95	Belloy-en-France	95	Ennery
94	Ormesson-sur-Marne	95	Bernes-sur-Oise	95	Épiais-lès-Louvres
94	Périgny	95	Berville	95	Épiais-Rhus
94	Le Perreux-sur-Marne	95	Bessancourt	95	Épinay-Champlâtreux
94	Le Plessis-Trévisé	95	Béthemont-la-Forêt	95	Éragny
94	La Queue-en-Brie	95	Bezons	95	Ermont
94	Rungis	95	Boisemont	95	Ézanville
94	Saint-Mandé	95	Boissy-l'Aillerie	95	Fontenay-en-Parisis
94	Saint-Maur-des-Fossés	95	Bonneuil-en-France	95	Fosses
94	Saint-Maurice	95	Bouffémont	95	Franconville
94	Santeny	95	Bouqueval	95	Frémenville
94	Sucy-en-Brie	95	Bray-et-Lû	95	Frémécourt
94	Thiais	95	Bréançon	95	Frépillon
94	Valenton	95	Brignancourt	95	La Frette-sur-Seine
94	Villecresnes	95	Bruyères-sur-Oise	95	Frouville
94	Villejuif	95	Buhy	95	Garges-lès-Gonesse
94	Villeneuve-le-Roi	95	Butry-sur-Oise	95	Genainville
94	Villeneuve-Saint-Georges	95	Cergy	95	Génicourt
94	Villiers-sur-Marne	95	Champagne-sur-Oise	95	Gonesse
94	Vincennes	95	La Chapelle-en-Vexin	95	Goussainville
94	Vitry-sur-Seine	95	Charmont	95	Gouzangrez
95	Ableiges	95	Chars	95	Grisy-les-Plâtres
95	Aincourt	95	Châtenay-en-France	95	Groslay
95	Ambleville	95	Chaumontel	95	Guiry-en-Vexin
95	Amenucourt	95	Chaussy	95	Haravilliers
95	Andilly	95	Chauvry	95	Haute-Isle
95	Argenteuil	95	Chennevières-lès-Louvres	95	Le Heaulme
95	Arnouville	95	Chérence	95	Hédouville
95	Arronville	95	Cléry-en-Vexin	95	Herblay
95	Arthies	95	Commeny	95	Hérouville
95	Asnières-sur-Oise	95	Condécourt	95	Hodent
95	Attainville	95	Cormeilles-en-Parisis	95	L'Isle-Adam
95	Auvers-sur-Oise	95	Cormeilles-en-Vexin	95	Jagny-sous-Bois

95 Jouy-le-Moutier	95 Neuilly-en-Vexin	95 Saint-Prix
95 Labbeville	95 Neuville-sur-Oise	95 Saint-Witz
95 Lassy	95 Nointel	95 Sannois
95 Livilliers	95 Noisy-sur-Oise	95 Santeuil
95 Longuesse	95 Nucourt	95 Sarcelles
95 Louvres	95 Omerville	95 Seraincourt
95 Luzarches	95 Osny	95 Seugy
95 Maffliers	95 Parmain	95 Soisy-sous-Montmorency
95 Magny-en-Vexin	95 Le Perchay	95 Survilliers
95 Mareil-en-France	95 Persan	95 Taverny
95 Margency	95 Pierrelaye	95 Théméricourt
95 Marines	95 Piscop	95 Theuville
95 Marly-la-Ville	95 Le Plessis-Bouchard	95 Le Thillay
95 Maudétour-en-Vexin	95 Le Plessis-Gassot	95 Us
95 Menouville	95 Le Plessis-Luzarches	95 Vallangoujard
95 Menucourt	95 Pontoise	95 Valmondois
95 Mériel	95 Presles	95 Vaudherland
95 Méry-sur-Oise	95 Puiseux-en-France	95 Vauréal
95 Le Mesnil-Aubry	95 Puiseux-Pontoise	95 Vémars
95 Moisselles	95 La Roche-Guyon	95 Vétheuil
95 Montgeroult	95 Roissy-en-France	95 Viarmes
95 Montigny-lès-Cormeilles	95 Ronquerolles	95 Vienne-en-Arthies
95 Montlignon	95 Sagy	95 Vigny
95 Montmagny	95 Saint-Brice-sous-Forêt	95 Villaines-sous-Bois
95 Montmorency	95 Saint-Clair-sur-Epte	95 Villeron
95 Montreuil-sur-Epte	95 Saint-Cyr-en-Arthies	95 Villers-en-Arthies
95 Montsout	95 Saint-Gervais	95 Villiers-Adam
95 Mours	95 Saint-Gratien	95 Villiers-le-Bel
95 Moussy	95 Saint-Leu-la-Forêt	95 Villiers-le-Sec
95 Nerville-la-Forêt	95 Saint-Martin-du-Tertre	95 Wy-dit-Joli-Village
95 Nesles-la-Vallée	95 Saint-Ouen-l'Aumône	