

PLAN DES MOBILITÉS EN ÎLE-DE-FRANCE 2030 - RÉGION ÎLE-DE-FRANCE

CONTRIBUTION DE L'ASSOCIATION CEPAL

À L'ENQUÊTE PUBLIQUE

31 mars 2025

Contexte

Le Plan des Mobilités Île-de-France (PDMIF) est le document de référence pour la planification des mobilités sur le territoire régional.

Le PDMIF 2030 fixe, pour la période 2020-2030, les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement du ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité.

Le plan de mobilité vise à contribuer à la diminution des émissions de gaz à effet de serre liées au secteur des transports, selon une trajectoire cohérente avec les engagements de la France en matière de lutte contre le changement climatique, de la lutte contre la pollution de l'air et la pollution sonore ainsi qu'à la préservation de la biodiversité.

Introduction

Le PDMIF prétend prendre en compte l'urgence climatique, la réduction des émissions polluantes et l'indispensable renfort des transports collectifs.

Les 14 axes du plan couvrent l'essentiel des chantiers à venir pour permettre aux habitants d'Île-de-France de mieux vivre et de mieux se déplacer sur les territoires de la région.

Mais les déclinaisons des axes ne portent pas l'ambition nécessaire pour atteindre les objectifs fixés. On peut citer l'absence de mesures concrètes pour réduire les causes de la dépendance automobile, pour contraindre les acteurs économiques, ou pour atteindre les valeurs limites réglementaires en matière de qualité de l'air.

L'objectif de développement d'un « réseau de transport attractif » se heurte évidemment à la politique de privatisation des réseaux de bus et de tramway engagée par la région Île-de-France.

Le dumping social qui l'accompagne, tout en dégradant les conditions de travail des opérateurs, ne permet pas le développement d'une offre de transport de qualité en adéquation avec les besoins des franciliens, comme l'illustre le tram T12 dont le niveau de service est très dégradé.

Ce choix politique va donc à l'encontre de l'attractivité des transports collectifs alors que la directive européenne de mise en concurrence des transports aurait permis d'aller vers la création d'une régie publique pour les transports en surface.

En Essonne, la majorité des déplacements s'effectue aujourd'hui en voiture (61%) du fait de l'absence de solutions alternatives, situation aggravée par la saturation croissante des axes routiers, notamment l'A6 et l'A10. Et la crise énergétique récente impacte particulièrement les ménages modestes dépendant de la voiture. De plus, le trafic sur le réseau ferroviaire (RER et tramway) souffre de retards à répétition, d'annulations du fait d'infrastructures vieillissantes, rendant la vie des usagers et des usagères difficile.

Le bruit

Près de 90 % des Franciliennes et Franciliens, soit plus de neuf millions de personnes, sont exposés à des niveaux supérieurs aux valeurs de référence de l'Organisation mondiale de la santé (OMS). Des cartes de bruit cumulé réalisées par Bruitparif font apparaître les mois de vie en bonne santé perdues par an et les inégalités de santé qui en découlent.

Ces cartes montrent que la ville de Palaiseau fait partie des zones parmi les plus exposées en Île-de-France. Raison pour laquelle il serait utile que le PDMIF 2030 apporte les précisions nécessaires au niveau des cartographies concernant la liste des travaux pour les passages à niveaux ou le détail des 100 secteurs de bruits prioritaires.

Mobilités

Le plan de mobilité prévoit à horizon 2030 une réduction de 15 % des déplacements motorisés individuels, une hausse de 15 % de l'usage des transports collectifs, un triplement de la part du vélo (de 2 à 6 %) et une stabilité de la marche à pied à 41 %. Malgré des investissements conséquents en particulier avec la mise en œuvre des lignes du Grand Paris Express dont la ligne 18 pour notre territoire, les objectifs fixés manquent cruellement d'ambition.

Le vélo

Pour le vélo, la réalisation d'un réseau structurant est prévue, mais le manque général de calendrier fait dépendre sa mise en œuvre des seules collectivités, notamment en grande couronne, aucun aménagement n'étant planifié. Le nouvel aménagement du ring des Ulis réalisé par le département de l'Essonne a montré une prise en compte partielle du besoin en aménagement pour le vélo.

RER B et C

Le retard pris dans la mise en service du matériel roulant MI20 sur le RER B avec la livraison des dernières rames prévues à ce jour en 2031 n'est pas acceptable. De même pour le matériel roulant de la ligne C du RER (Z2N NG). On rappelle que les rames du CDG Express dont la mise en service était prévue pour 2027 ont déjà été livrées.

La régularité et la qualité de service des lignes de bus doivent être renforcées, ainsi que l'articulation avec les horaires du RER B.

Tramway T12

L'offre du T12 se doit d'être conforme aux termes prévus dans le contrat d'exploitation alors que les usagers sont confrontés à des dysfonctionnements à répétition depuis sa mise en service.

10 à 20 % des trains sont annulés chaque jour depuis décembre 2023 avec une régularité mensuelle de 70 % seulement certains mois, soit la pire ligne ferrée d'Île-de-France.

Transports collectifs en site propre (TCSP)

Le développement des lignes de transports collectifs doit se poursuivre en particulier avec la création de lignes TCSP et de car express dont la ligne Massy-Saclay - Section du quartier de l'école polytechnique (inscrit au SDRIF-E).

Orlyval

La pérennité de l'Orlyval doit être assurée au-delà de la seule emprise de la plateforme aéroportuaire avec, pour le désenclavement de territoires à l'ouest, la création d'une gare à Wissous.

Nouvelle gare « Le Pileu » de la Ligne V

Nous soutenons la création à l'horizon 2030 d'une gare "Le Pileu" sur la commune de Massy en ce qui concerne la navette Ligne V créée en lieu et place du RER C entre Massy-Palaiseau et Versailles Chantiers.

Ligne 14 et 18

Concernant la création d'une gare supplémentaire dite « Camille Claudel » de la ligne 18, nous demandons la communication de l'emplacement prévu pour cette gare qui d'un point de vue technique ne pourra pas être implantée « au sein de l'actuel quartier Camille Claudel ».

Nous soutenons la demande de prolonger la ligne 18 à l'est jusqu'à Montgeron (RER D) et Boissy-Saint-Léger, tout en continuant de regretter la décision prise d'un prolongement dans le secteur à l'ouest du campus Paris-Saclay pour lequel un TCSP aurait pu répondre aux besoins.

Nous soutenons la demande de prolongement de la ligne 14 avec la création d'une gare à Morangis.

Tarifification du Pass Navigo

Nous demandons la suppression de la tarification spécifique pour les lignes de métro 14 et 18 depuis l'aéroport d'Orly qui rajoute un frein supplémentaire aux habitants de notre territoire dans leur usage du réseau de transports en commun.

De même, nous pensons utile de garantir la gratuité des parkings pour tout type d'abonnement Pass Navigo.

Transports de marchandises

Le déséquilibre du traitement des transports entre voyageurs et marchandises en Île-de-France est patent. Il est utile de rappeler que si plus de 40 millions de déplacements de personnes sont effectués chaque jour, ce sont plus de 217 millions de tonnes de marchandises qui circulent chaque année dans la région francilienne, dont plus de 200 millions par la route, les grandes zones d'activités économiques n'étant très souvent accessibles que de cette manière. L'abandon du train des primeurs entre Rungis et Perpignan illustre même un recul en la matière et ce alors que dans le même temps le parlement européen vient d'accorder l'autorisation de circuler aux « méga-camions ».

Palaiseau est concernée au premier chef car des grands axes la traversent (D444, A126, D36, A10).

Le financement

Le financement des mesures d'intérêt général repose trop souvent sur les collectivités locales.

On ne peut que constater les faibles parts des financements par la région et l'État, par exemple pour les parking-relais, le réseau Vélo Île-de-France ou bien la mise en accessibilité. Le plan de mobilités est très en deçà des efforts nécessaires afin de favoriser l'accès aux personnes à mobilité réduite en ce qui concerne le réseau historique de la RATP.

De même pour le Pass Navigo dont un protocole de financement des transports signé entre IDFM et l'État en septembre 2023 a acté une augmentation continue des tarifs jusqu'en 2031.

Des contributions financières nouvelles et viables ne reposant pas sur les usagers devraient être envisagées pour les investissements dans les transports.

Ce PMIDF 2030 aurait dû poser la nécessité d'obtenir du législateur de nouvelles recettes d'investissement. Des propositions de recettes auraient pu être portées en ce sens, par exemple :

- La baisse de la TVA de 10 % à 5,5 % (sans changement de prix pour les usagères et usagers) sur les transports en commun afin de dégager des financements pour IDF Mobilités ;
- Une augmentation de la taxe locale sur les bureaux dans le centre et l'ouest parisien ;
- Une augmentation de la taxe de séjour dans les hôtels de plus de 3 étoiles ;
- La réévaluation de la taxe sur les surfaces de parking, l'augmentation des redevances pour l'aviation d'affaires.

Ces mesures financières, permettraient d'asseoir le développement des transports publics, sans augmenter le prix du ticket ou du Pass Navigo. Ces enjeux sont essentiels pour atteindre les objectifs affichés de ce plan des mobilités.

Références

- Avis de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France
- Avis du conseil départemental de l'Essonne
- Avis de la communauté d'agglomération Paris-Saclay