

19
SEPT
2025

AVIS

Plan des mobilités d'Île-de-France 2030



**AVIS N°
2025-06**

Plan des mobilités d'Île-de-France 2030

Avis n° 2025-06

présenté au nom de la commission Transports et Mobilités par Jean-Loïc Meudic, rapporteur et Jean-Pierre Gaumet, président



La présidente
Valérie MULLER

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Valérie Muller", written in a cursive style.

Cet avis a été adopté :
Suffrages exprimés : 152
Pour : 149
Contre : 1
Abstentions : 1
Ne prend pas part au vote : 1

Les dispositions législatives suivantes :

- Le code général des collectivités territoriales (CGCT) et notamment ses articles L.4131-2 à L.4134-4 et L.4241-1 à L.4241-2 consacrés aux compétences du Ceser ;
- La loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, introduisant le Plan des mobilités en Ile-de-France (PDMIF), fixant pour l'ensemble des modes de déplacements, les objectifs et le cadre de la politique des déplacements des personnes et des biens sur le territoire régional ;
- Le code des transports modifié par la loi d'orientation des mobilités susvisée, et notamment, dans son chapitre IV du titre 1^{er}, les articles L. 1214-1 à L.1214-38 relatifs aux plans de mobilités et plus particulièrement les articles L. 1214-9 à L.1214-12 comportant les dispositions applicables à la région Ile-de-France ;

Les délibérations suivantes :

- La délibération n° CR 36-14 du 19 juin 2014 du Conseil régional d'Île-de-France approuvant le Plan de déplacements urbains d'Ile-de-France (PDUIF) 2010-2020 ;
- La délibération n°2022-071 du Conseil d'administration d'IDFM en date du 25 mai 2022 ayant décidé la mise en révision du PDUIF en vue de l'élaboration du Plan des mobilités d' Île-de-France 2030 ;
- La délibération n° CR 2024 - 02 du 27 mars 2024 du Conseil régional d'Île-de-France, arrêtant le projet de Plan des mobilités en Île-de-France 2030 ;
- La délibération du Conseil régional n° CR 2024 - 036 du 11 septembre 2024 adoptant le Schéma directeur de la Région Île-de-France - Environnemental (SDRIF-E), rendu exécutoire par le décret en Conseil d'Etat n° 2025 - 517 du 10 juin 2025 ;
- La délibération du Conseil régional n° CR 2024 - 038 du 26 septembre 2024 portant adoption du volet mobilités 2023 - 2027 au Contrat de Plan Etat - Région 2021 - 2027 ;

Les avis et rapports du Ceser suivants :

- Les avis et rapport concernant la mobilité des personnes : comment mettre en œuvre les perspectives offertes par les nouvelles technologies ? adoptés par le Ceser le 13 juin 2019 ;
- Les avis et rapport concernant les défis de la mobilité pour les usagers des transports dans les franges franciliennes, adoptés par le Ceser le 29 janvier 2021 ;
- Les contribution et rapport : pour un aménagement concerté et équilibré des franges franciliennes, quelles nouvelles coopérations interrégionales ? contribution et rapport communs des Ceser Centre-Val-de-Loire et Île-de-France, adoptés le 29 avril 2021 ;
- Les avis et rapport concernant l'ouverture à la concurrence des opérateurs de mobilité ferroviaire en Île-de-France : une opportunité pour repenser et améliorer la qualité du service, adoptés par le Ceser le 29 juin 2022 ;
- Les avis et rapport concernant les chaînes d'approvisionnement au plus près des Franciliens : la logistique urbaine du dernier kilomètre, adoptés par le Ceser le 16 octobre 2023 ;
- L'avis portant sur le projet de SDRIF-E arrêté par la Région Île-de-France, valant avis du Ceser comme Personne publique associée dans le cadre de l'enquête publique, adopté par le Ceser le 6 décembre 2023 ;
- L'avis portant sur le projet de Plan des mobilités d'Île-de-France 2030 en vue d'être arrêté par la région, adopté par le Ceser le 25 mars 2024 ;
- L'avis portant sur l'avenant mobilités 2023 - 2027 au Contrat de Plan Etat - Région (CPER) 2021 - 2027, adopté par le Ceser le 20 septembre 2024 ;

Vu :

- Le rapport du Conseil régional n° CR 2025-028, porté à la délibération du Conseil régional du 24 septembre 2025, portant adoption du Plan des mobilités d'Île-de-France 2030 ;
- Le courrier de saisine du Ceser par la présidente de Région en date du 30 juin 2025 ;

Considérant

- La procédure d'adoption du nouveau Plan des mobilités depuis la décision prise en 2022 de mettre en révision le Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France (PDUIF) portant sur la période 2010 - 2020, évalué en 2021 ;
- Les objectifs du Plan des mobilités d'Ile-de-France à l'horizon 2030 et notamment l'objectif de baisser de 15% les déplacements en voiture et en moto, d'augmenter de 15% les déplacements en transports en commun, de tripler le nombre de déplacements en vélo, de réduire d'un quart les émissions de gaz à effet de serre, d'améliorer fortement la qualité de l'air, de s'inscrire dans une vision de zéro décès sur la route et de développer le covoiturage ;
- L'avis voté par le Ceser Ile-de-France le 25 mars 2024 sur le projet de Plan des mobilités d'Ile-de-France 2030 arrêté par la Région ;
- Les fortes évolutions du contexte des mobilités en Ile-de-France, le renforcement des enjeux environnementaux, le Schéma directeur de la Région Ile-de-France Environnemental (ci-après le SDRIF E) adopté par la Région le 11 septembre 2024 et approuvé par décret en Conseil d'Etat le 10 juin 2025 ;
- L'avis de la commission d'enquête publique publié le 9 mai 2025 ;
- Les 14 axes et les 46 actions déclinés dans le projet de Plan des mobilités d'Ile-de-France à l'horizon 2030 ;

Émet l'avis Suivant



Préambule

Le Ceser Ile-de-France partage les objectifs de mobilité et les objectifs environnementaux inscrits dans le projet de Plan des mobilités d’Ile-de-France à horizon 2030 (ci-après le PDMIF 2030) et les recommandations de la commission d’enquête publique, telles que rédigées dans son avis en date du 9 mai 2025.

Le Ceser Ile-de-France regrette de n’avoir pas été associé en amont de la rédaction du projet de PDMIF 2030, lors de la phase d’analyse ou des ateliers de travail menés par Ile-de-France-Mobilités dès 2023, ceci avant la première version du plan, ce document recensant des projets particulièrement importants et structurants pour la région francilienne.

Recommandation 01.

Exploiter les observations et attentes exprimées à l'occasion de l'enquête publique :

Les annexes 3 et 4 jointes au PDMIF 2030 font état d'observations et de propositions souvent pertinentes qui, même si elles ne concernent pas toujours ce document (mais plutôt le SDRIF-E ou les Plans locaux de Mobilité, entre autres) constituent néanmoins un recensement des attentes des parties prenantes. Ainsi, l'annexe 3 (Contributions des personnes publiques associées : conseils départementaux, EPT, EPCI, Communautés et syndicats de communes, communes) compte plus de 300 pages et l'annexe 4 (observations du public recueillies lors de l'enquête publique) plus de 900.

Le Ceser Ile-de-France recommande que cet exercice démocratique, qui traduit un intérêt remarquable pour la question de la mobilité, soit exploité, en particulier par Ile-de-France Mobilités et fasse l'objet d'un suivi régulier sous une forme appropriée.

Le Ceser regrette que, dans le cadre de l'enquête publique sur l'élaboration du Plan des mobilités en Île-de-France 2030, aucun document ne présente un bilan de l'ouverture à la concurrence du réseau de bus OPTILE et d'une étude d'impact sur l'allotissement en 12 lots du réseau de bus intégré de la RATP. Le Ceser sollicite IDFM pour que lui soit communiqué ces documents afin de mesurer les impacts de cette réorganisation des réseaux de bus sur l'offre de transport tant en qualité qu'en quantité.



©Région Île-de-France

Recommandation 02.

Donner une information globale sur l'ensemble des projets de création d'infrastructures de transport et de mobilité

Le Ceser Ile-de-France relève une difficulté de lisibilité et de compréhension des différents documents stratégiques en matière de transports et de mobilités, dans la mesure où les trois documents régionaux majeurs, SDRIF- E (2040), volet mobilités du CPER (2027) et Plan des mobilités (2030) ont des échéances différentes.

L'horizon de réalisation de transports lourds étant a minima, la décennie, légitime le fait que le PDMIF 2030 mentionne uniquement les projets dont la réalisation est attendue à son échéance.

Cependant, le Ceser Ile-de-France recommande de classer les projets plus clairement selon leur état d'avancement. Il rappelle que le chapitre 5 du SDRIF- E présente une liste de 71 projets de transports collectifs pour lesquels aucun détail n'est disponible qu'il s'agisse de faisabilité, de calendrier et, évidemment de financement.



Recommandation 03.

Définir des priorités et un calendrier de réalisation des projets de transport

Dans la continuité de l'article précédent, le Ceser Ile-de-France prend note de la démarche initiée par la Région concernant la priorité à donner aux différents projets de prolongement de lignes de métro ; le Ceser recommande qu'une démarche de même nature (phasage des opérations de préparation, de réalisation et des financements associés) soit étendue à tous les projets de transports.

Compte tenu de la complexité des projets et des ressources financières à mobiliser, un tel exercice permettrait de disposer d'un calendrier de référence à moyen et long termes et des risques correspondants.



©Transdev

Recommandation 04.

Adopter une démarche prudente pour adapter le niveau d'offre des réseaux de transport au plus près des besoins

22 %

*part du
transport
collectif*

Le Ceser Ile-de-France partage l'analyse de la commission d'enquête qui s'interroge sur la stabilité de la part du transport collectif (22%) qui serait justifiée par le télétravail et/ou le vieillissement de la population et/ou le développement de la part du vélo. Il rappelle que cette évolution, qui a fait l'objet d'une étude récente de l'Institut Paris Région¹, conduit à des conclusions nuancées qui ne sauraient justifier un relâchement de l'effort de développement des transports lourds en zone dense, en particulier du tramway et des bus à haut niveau de service (sur site propre).



¹ Institut Paris Région, note rapide n°1039 – Du choc Covid à l'après-Paris 2024 : le rebond du mass transit en Île-de-France – 3 juillet 2025 - <https://www.institutparisregion.fr/nos-travaux/publications/du-choc-covid-a-lapres-paris-2024-le-rebond-du-mass-transit-en-ile-de-france/>

Recommandation 05.

Assurer un équilibre entre les prescriptions d'aménagement et les réalités locales

Dans ses réponses aux observations annexées au PDMIF 2030, Ile-de-France Mobilités rappelle que la quasi-totalité des actions du Plan des mobilités sont des recommandations que les collectivités sont libres de suivre ou non à l'exception de cinq mesures prescriptives :

- plafond de stationnement automobile pour les bureaux,
- normes de stationnement vélo dans les Plan locaux d'urbanisme (PLU),
- ratios de places de stationnement vélo sur voirie,
- priorité aux tramways et aux bus à haut niveau de service dans la gestion des carrefours,
- et une nouvelle mesure concernant la résorption des points durs de circulation bus dans les aménagements de voirie pour les axes empruntés journalièrement par plus de 300 bus.

Le Ceser Ile-de-France juge positive l'application de ces cinq mesures prescriptives qui doivent être appliquées en tenant compte des réalités locales.

Recommandation 06.

Renforcer la coopération avec les collectivités locales, communes et intercommunalités afin d'assurer la cohérence avec les secteurs à urbaniser du SDRIF-E

Le Ceser Ile-de-France souligne que le développement d'offre supplémentaire en accompagnement des secteurs de densification prévus par le SDRIF-E, impose de veiller à une bonne articulation avec le PDMIF 2030 ; cette précaution est la condition de réussite de l'accueil de nouveaux logements ou nouvelles activités et de l'inscription durable dans de nouveaux usages en matière de mobilité.



La Région doit veiller à la compatibilité des Plans locaux de mobilités avec le SDRIF-E et le PDMIF 2030.

Le Ceser Ile-de-France rappelle la nécessité d'une concertation étroite avec toutes les parties prenantes afin que les initiatives locales, telles que la piétonisation des hypercentres, ne conduisent à affecter négativement les dessertes de proximité assurées par les réseaux de bus.

Recommandation 07.

Développer le transport à la demande en milieu rural

Le Ceser Ile-de-France partage les conclusions de la commission d'enquête sur la médiocrité de la desserte des communes rurales ; il considère que cette situation peut être améliorée par le développement du transport à la demande ; il note à cet égard qu'Ile-de-France Mobilités vient de désigner KAROS comme opérateur unique du transport à la demande en Ile-de-France, qu'il s'agisse du covoiturage « planifié » ou des lignes fixes.



©Karos

Recommandation 08.

Mettre en place une desserte et une billettique facilitant les liaisons avec les régions voisines

Comme la loi l'orientation des mobilités de 2019 en donne la possibilité, le Ceser Ile-de-France recommande de développer des lignes de bus transrégionales afin de supprimer « l'effet frontière » dans les franges franciliennes.

Il note avec intérêt qu'Ile-de-France Mobilités soutient le renforcement, à horizon 2030, des dessertes des gares de grande couronne par les TER de régions limitrophes, afin d'offrir aux habitants des liaisons directes vers les gares parisiennes ; il rappelle que ce projet est conditionné par des solutions de tarification et de billettique adaptées ;

Le Ceser Ile-de-France demande qu'Ile-de-France Mobilités prenne les moyens nécessaires pour trouver des solutions à ce problème, identifié dans un rapport précédent du Ceser², ceci avant l'échéance du PDMIF 2030 et en concertation étroite avec les régions limitrophes.



² Ceser Ile-de-France, Avis et rapport « les défis de la mobilité pour les usagers des transports dans les franges franciliennes », adoptés le 29 janvier 2021. <https://www.ceser-iledefrance.fr/ressource/les-defis-de-la-mobilite-pour-les-usagers-des-transport-dans-les-franges-franciliennes/>

Recommandation 09.

Garantir l'accessibilité et le confort des transports en commun ferrés

Depuis quelques années l'emploi de l'expression « mass transit » tend à s'étendre ; si, à l'évidence, le réseau de transport lourd et, a fortiori, le futur Grand Paris Express (GPE), peut justifier l'emploi de ce terme, il ne faudrait pas que cela s'accompagne d'une baisse de confort, et donc d'attractivité ; cette évolution serait paradoxale alors que l'attention se porte à juste titre sur l'accessibilité et que le vieillissement de la population est un fait avéré ; à cet égard, la réduction importante du nombre de places assises dans les rames de métro sur le point d'être mises en service ne peut qu'interroger. Une vigilance du même ordre semble de mise sur les futures rames de RER et dans les stations.



Recommandation 10.

Améliorer l'accessibilité dans les cars express et les bus

Le Ceser Ile-de-France rappelle que le label « car express », qui intègre des exigences en matière de confort, pourrait présenter une meilleure accessibilité pour tous par le choix de véhicules à plancher bas.

Si la mise en accessibilité des lignes de bus est complexe à mettre en œuvre, malgré les schémas directeurs d'accessibilité, le Ceser Ile-de-France propose d'étudier une nouvelle modalité de déclaration d'accessibilité de lignes de bus pour mettre en évidence les parcours possibles sur des zones homogènes sur une partie du territoire desservi (liaisons inter-gares ou pôles multimodaux, par exemple).



© Ile-de-France Mobilités

Le Ceser Ile-de-France constate que l'accessibilité est une conquête fragile qui ne se réduit pas à une conformité technique à un instant donné : elle doit être pensée comme un processus continu, qui s'adapte aux transformations de la voirie, du matériel roulant et de l'environnement urbain.

Recommandation 11.

Accompagner la réalisation des Plans de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE)

Le PDMIF 2030 propose un état des lieux des Plans de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE) et de leur état d'avancement ainsi que des travaux des commissions pour l'accessibilité communales ou inter-communales.

Le Ceser Ile-de-France insiste pour que cette proposition se concrétise par des mesures d'accompagnement et de financement adaptées à la diversité des territoires.



© Paris je t'aime

Recommandation 12.

Améliorer la qualité du service Pour Aider à la Mobilité (PAM)

Le Ceser remarque l'ambition portée dans le PDMIF 2030 d'augmenter le nombre annuel de prestations délivrées par le service Pour Aider à la Mobilité (PAM); il s'interroge sur les mesures qui seront prises pour assurer la qualité du service.

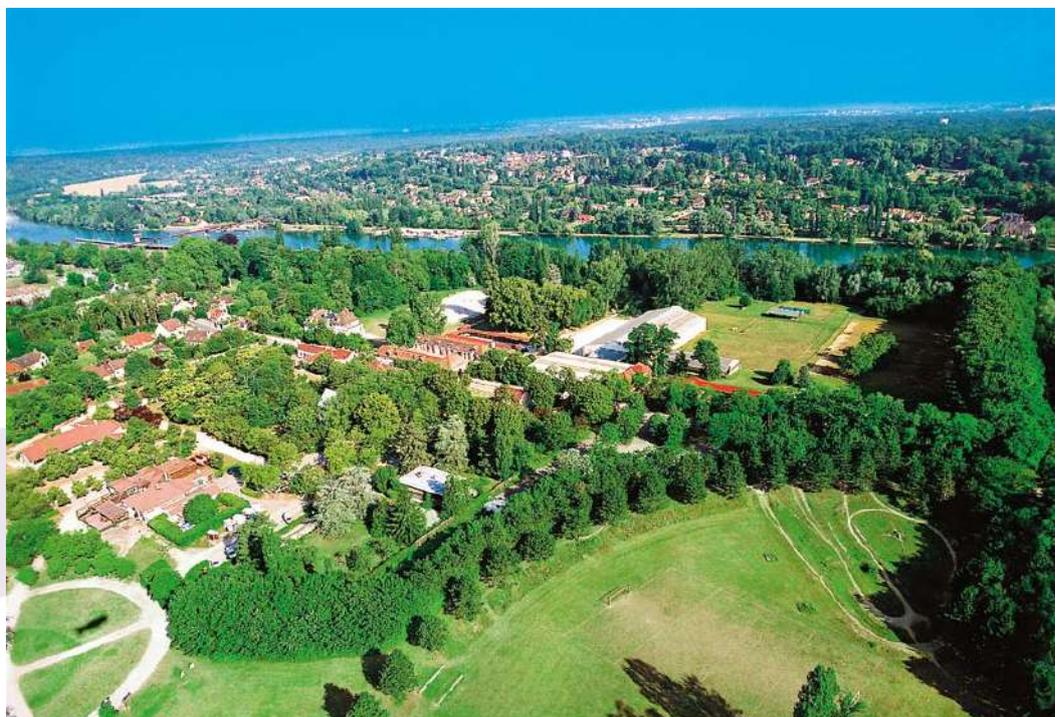


Recommandation 13.

Faciliter la mobilité à des fins touristiques et de loisir

Le Ceser Ile-de-France souligne la pertinence des recommandations faites par la commission d'enquête à propos d'une mobilité touristique plus durable, ce que ne faisait pas le précédent Plan des déplacements urbains d'Ile-de-France (PDUIF).

Il confirme que l'accessibilité à certains sites par les transports en commun (monuments, îles de Loisirs, parcs naturels régionaux) est souvent inadaptée, voire inexistante. Même si, comme le rappelle Ile-de-France Mobilités, le PDMIF 2030 d'échelle régionale n'a pas vocation à définir la desserte fine des territoires, le Ceser Ile-de-France demande qu'un inventaire des sites à desservir soit actualisé afin d'apporter des solutions à la situation actuelle, en concertation avec les collectivités locales, les opérateurs de transport et les acteurs du tourisme.



Île de loisirs de Bois-le-Roi

Recommandation 14.

Intégrer les dessertes à longue distance assurées par car dans les gares de bus

Comme le précise la commission d'enquête, l'Autorité de régulation des transports, dans son étude de juillet 2024 sur les Services Librement Organisés (SLO)³, préconise la mise en place d'une structure de gouvernance associant l'ensemble des parties prenantes ; le Ceser Ile-de-France demande que les réflexions en cours aboutissent rapidement à la définition du statut de gare routière afin de permettre leur implantation au plus près des gares déjà gérées par Ile-de-France Mobilités.



³ rapport de l'Autorité de régulation des transports (ART), l'accueil des autocars librement organisés en Ile-de-France, juillet 2024, p. 13 https://www.autorite-transport.fr/wp-content/uploads/2024/07/rapport-art-sur-laccueil-des-slo-en-idf_juillet-2024_.pdf

Recommandation 15.

Mettre en œuvre la concertation pour permettre la réalisation des projets routiers soutenus par la région

Le Ceser Ile-de-France ne peut que partager le constat que plusieurs projets soulèvent des interrogations, voire des oppositions ; sans entrer dans le détail de tous ces projets, le Ceser Ile-de-France prend acte de l'ajout de la requalification de la RD 920 Nord entre Bourg-la-Reine et Montrouge (ex-Nationale 20) à l'horizon 2030 : cette opération qui concerne un axe majeur a en effet été maintes fois repoussée alors qu'elle permettrait une requalification de l'axe favorisant la mobilité (transports collectifs et vélo).

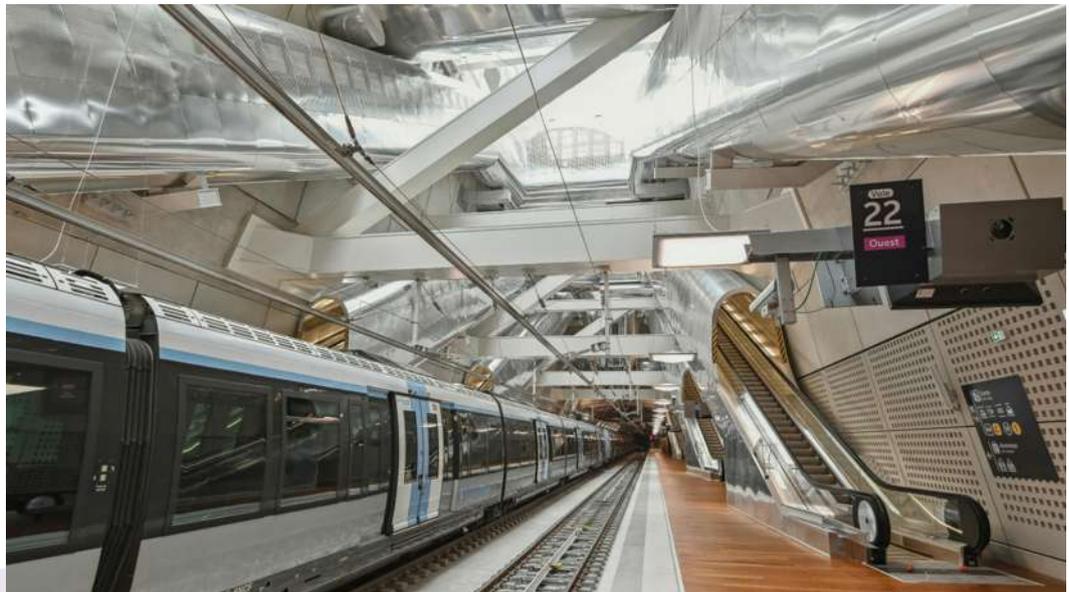


Visuel du projet de réhabilitation de la RD 920 sur la ville de Montrouge. (©DR)

Recommandation 16.

Poursuivre la réflexion engagée sur la désaturation de la ligne ferroviaire Paris - Mantes

Le Ceser Ile-de-France déplore que le PDMIF 2030 n'évoque pas le développement de la capacité de transport sur l'axe Paris - Mantes et au-delà ; il prend note que cette démarche vient d'être reprise par un comité de pilotage dans le cadre du projet de la Ligne Nouvelle Paris Normandie (LNPN), réuni au début du mois de juillet 2025.



©Direction de projet EOLE - SNCF Réseau

Recommandation 17.

Mettre en place des instances de suivi de la réalisation du PDMIF 2030

Le Ceser Ile-de-France prend acte de l'ajout, dans la dernière version du projet, des associations d'usagers des services de mobilité dans les membres du comité de pilotage et du comité technique de suivi du PDMIF 2030 ; le Ceser souhaite participer à ces comités à l'instar des comités de pilotage et de suivi du SDRIF-E.

Pour le Ceser, les indicateurs de pilotage et d'impact du PDMIF 2030 doivent être harmonisés avec le système d'observation de la mise en œuvre du SDRIF-E.

L'application de cette recommandation doit faciliter l'évaluation des politiques publiques au niveau régional et permettre aux parties prenantes de disposer d'une information aussi claire que possible sur l'avancement des projets et leur impact.



CONSEIL ÉCONOMIQUE, SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL RÉGIONAL D'ÎLE-DE-FRANCE

2, rue Simone Veil - 93400 Saint-Ouen-sur-Seine

Email : ceser@iledefrance.fr

www.ceser-iledefrance.fr