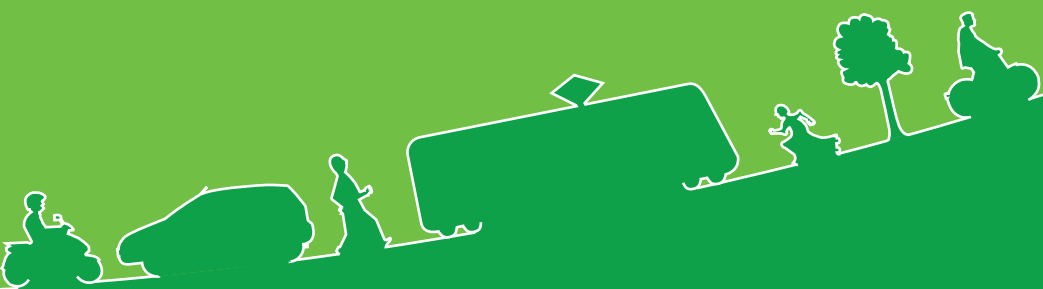


Plan de déplacements urbains d'Île-de-France

Approuvé par la délibération du conseil régional n°CR 36-14 du 19 juin 2014



 **île de France**
Demain s'invente ici

Sommaire

Introduction	3	Défi 6 : Rendre accessible l'ensemble de la chaîne de déplacement [Actions 6.1 à 6.2]	158
Résumé non technique	6	Défi 7 : Rationaliser l'organisation des flux de marchandises et favoriser l'usage de la voie d'eau et du train [Actions 7.1 à 7.5]	164
Préambule	13	Défi 9 : Faire des Franciliens des acteurs responsables de leurs déplacements [Actions 9.1 à 9.3]	184
Chapitre 1 L'enjeu : pour un équilibre durable entre besoins de mobilité et protection de l'environnement et de la santé	27	Chapitre 4 L'impact du PDUIF sur la mobilité et le système de déplacement	195
Chapitre 2 Des objectifs ambitieux pour une mobilité durable	51	L'impact du PDUIF sur l'environnement et la qualité de vie [Actions ENV1 et ENV2]	200
Chapitre 3 Les actions à mettre en œuvre	65	Chapitre 5 Coûts et financements	211
Défi 1 : Construire une ville plus favorable aux déplacements à pied, à vélo et en transports collectifs [Action 1.1]	66	Chapitre 6 La mise en œuvre du PDUIF, le PACTE pour la mobilité	219
PMV : Le partage multimodal de la voirie au cœur de la stratégie du PDUIF	74	Chapitre 7 Le suivi et l'évaluation du PDUIF, une maîtrise de l'avancement de la mise en œuvre	227
Défi 2 : Rendre les transports collectifs plus attractifs [Actions 2.1 à 2.9]	80	Annexes	233
Défis 3 et 4 : Redonner à la marche de l'importance dans la chaîne de déplacement et donner un nouveau souffle à la pratique du vélo [Actions 3/4.1 à 3/4.2 – 3.1 – 4.1 à 4.3]	120		
Défi 5 : Agir sur les conditions d'usage des modes individuels motorisés [Actions 5.1 à 5.6]	137		





Introduction

L'Île-de-France est une métropole de 11,6 millions d'habitants au rayonnement mondial tant sur le plan économique que culturel. Chaque jour, ce sont plus de 41 millions de déplacements qui sont réalisés par les Franciliens au sein de la région auxquels s'ajoutent ceux des visiteurs. Concernant le transport de marchandises, chaque année, 221 millions de tonnes de marchandises sont générées par l'Île-de-France, sans compter les flux de transit et des flux en import/export avec des pays étrangers. Le système de mobilité – les réseaux de transport, les pratiques de déplacement – joue ainsi un rôle majeur dans le fonctionnement de la région et la qualité de vie de ses habitants.

Pourtant, si les systèmes de transport permettent d'assurer la mobilité, il convient de veiller à minimiser leurs impacts sur l'environnement, la qualité de vie ou la santé, en particulier en ce qui concerne les modes de transport routiers.

Le Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF) doit permettre d'atteindre un équilibre durable entre les besoins de mobilité des personnes et des biens, d'une part, la protection de l'environnement et de la santé et la préservation de la qualité de vie, d'autre part, sous la contrainte des capacités de financement.

Il vise à coordonner à l'échelle régionale les politiques des acteurs de la mobilité pour tous les modes de transport – transports collectifs, voiture particulière, deux-roues motorisés, marche à pied et vélo – ainsi que les politiques de stationnement ou encore d'exploitation

routière. Il concerne le transport de personnes, le transport de marchandises et les livraisons. Enfin, il aborde aussi la dimension de l'aménagement dans son lien avec la mobilité. Il s'agit d'orienter la demande de déplacements et de proposer des solutions adaptées pour l'ensemble de la chaîne de déplacement.

● Mobilité, système de transport et environnement : les enjeux

En matière de mobilité, l'Île-de-France se caractérise par une forte diversité des besoins et des pratiques de déplacement.

Il faut apporter des solutions adaptées aux déplacements du quotidien - se rendre à son travail ou à son lieu d'étude, faire ses achats, pratiquer des activités de loisirs – déplacements de proximité bien souvent mais aussi de plus longue distance.

Il faut aussi pouvoir répondre aux déplacements des visiteurs et au besoin d'accéder depuis tout point du territoire aux pôles d'intérêt régional (gares, aéroports, universités, grands centres hospitaliers, équipements de loisirs...).

Il faut enfin s'adapter aux contextes locaux marqués par la diversité des territoires franciliens, du cœur de métropole extrêmement dense aux territoires ruraux des franges de la région.

C'est la prise en compte de ces différentes échelles dans les politiques de déplacement qui permettra de contribuer à accroître l'attractivité économique de la région tout en améliorant la qualité de vie.

Le diagnostic de la situation actuelle du système de transport francilien et des pratiques de mobilité montre des forces, notamment en comparaison avec les systèmes de transport d'autres grandes métropoles, mais aussi des faiblesses.

L'importance des transports collectifs pour les déplacements en relation avec Paris, la planification régionale du développement urbain portée par le Schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF) qui tient compte des problématiques de déplacement, le système de gouvernance unifié pour les transports collectifs sont autant d'atouts pour une mobilité qui s'inscrit dans un développement durable de l'Île-de-France.

Cependant, le fort usage de la voiture et le recours quasi systématique au mode routier pour le transport de marchandises conduisent à une trop grande dépendance aux énergies fossiles et à une qualité de l'air insatisfaisante. La capacité des réseaux de transport, qu'ils soient routiers ou collectifs, s'avère aujourd'hui insuffisante. Cela nuit à la qualité de vie du fait des temps passés à se déplacer dans des conditions parfois difficiles. L'organisation de l'espace et des activités conduit mécaniquement à des durées de déplacements longues. Enfin, tous les Franciliens ne sont pas égaux face à la mobilité. Le droit au transport est inscrit dans la loi et pourtant il reste du chemin à parcourir pour rendre accessibles à tous les transports collectifs et la voirie et pour offrir des solutions de mobilité aux populations les plus fragiles.





Des objectifs ambitieux

Pour faire face aux enjeux, le PDUIF fixe les objectifs et le cadre de la politique de déplacements des personnes et des biens pour l'ensemble des modes de transport d'ici 2020. Cet horizon permettra une mise en œuvre effective des actions pour atteindre des objectifs ambitieux.

Afin de respecter les réglementations en matière de qualité de l'air et l'engagement national de réduire de 20 % les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2020, le PDUIF vise, dans un contexte de croissance globale des déplacements estimée à 7 % :

- une croissance de 20 % des déplacements en transports collectifs ;
- une croissance de 10 % des déplacements en modes actifs (marche et vélo) ;
- une diminution de 2 % des déplacements en voiture et deux-roues motorisés.

Cette diminution de l'usage des modes individuels motorisés est en nette rupture avec l'évolution tendancielle (hors mise en œuvre des mesures du PDUIF) qui conduirait à une hausse de 8 % de ces déplacements.

L'amélioration de la sécurité routière trouve aussi sa traduction dans le PDUIF avec un objectif de réduction de moitié des tués sur les routes franciliennes.

Des actions pour atteindre les objectifs du PDUIF

Pour atteindre ces objectifs, le PDUIF fixe les défis à relever par les politiques de déplacement.

Il s'agit en premier lieu de promouvoir une ville plus compacte adaptée aux transports collectifs et aux modes actifs, à la marche et au vélo. La conception de nos villes a trop longtemps rendu difficiles voire impossibles les déplacements autrement qu'en voiture. Il est aujourd'hui essentiel de penser la ville autrement.

Rendre les transports collectifs plus attractifs grâce à une offre performante est indispensable pour proposer une alternative crédible à l'usage des modes individuels motorisés. L'effort à consentir est financièrement très élevé pour pouvoir fiabiliser l'offre existante et développer de nouveaux services mais c'est la condition *sine qua non* du développement durable de l'Île-de-France.

Redonner à la marche de l'importance dans la chaîne de déplacements et donner un nouveau souffle à la pratique du vélo nécessitent d'intégrer dans les politiques de déplacements les modes actifs, que sont la marche et le vélo, comme des modes de déplacements du quotidien.

Mettre en œuvre un nouveau partage de la voirie, plus équilibré entre les différents modes de déplacements et cela qu'il s'agisse des réseaux de voirie magistral, structurant ou local, est essentiel pour concilier les différents usages tout en assurant la sécurité de tous.

Agir sur les conditions d'usage des modes individuels motorisés, la voiture et le deux-roues motorisé, par le biais de politiques de stationnement volontaristes ou en favorisant un nouveau rapport à la voiture permettra de renforcer l'effet des mesures mises en œuvre sur les autres modes de déplacement.

Garantir le droit au transport pour tous passe en particulier par la mise en accessibilité aux personnes à mobilité réduite de l'ensemble de la chaîne de déplacement, que ce soit sur la voirie ou dans les transports collectifs.

En matière de transport de marchandises, les efforts doivent permettre de développer le fret par voie d'eau et le fret ferroviaire, alternatifs au transport par camion aujourd'hui omniprésent. Toutefois, la part du transport par la route restera largement prépondérante, il est primordial de promouvoir une organisation logistique qui limite les distances à parcourir et un renouvellement du parc vers des véhicules plus respectueux de l'environnement.

Enfin, il importe de faire évoluer les comportements de mobilité afin que les actions mises en œuvre trouvent leur plein effet. L'élaboration de plans de déplacements au sein des entreprises, des administrations et des établissements scolaires, l'amélioration de l'information sont autant de leviers qui permettront de changer les pratiques de déplacement.



● **Le PDUIF, un PACTE pour la mobilité en Île-de-France qui nécessite l'implication de tous les acteurs concernés**

En Île-de-France, les politiques de déplacements et d'aménagement relèvent de la compétence de multiples acteurs. La mise en œuvre du PDUIF repose ainsi sur la mobilisation de tous.

C'est l'objectif du PACTE pour la mobilité, pour accélérer le changement tous ensemble, afin que tous les acteurs coordonnent leurs efforts au service d'une stratégie globale garante de l'intérêt général.

Le PDUIF, c'est aussi une ambition réaliste car fondée sur une stratégie pragmatique. Le changement a déjà commencé : les bonnes pratiques existent en Île-de-France, il s'agit de les faire essaimer, de les faciliter, de les coordonner. Dans un contexte économique difficile, et face à l'ampleur des besoins, il est indispensable de concentrer l'effort technique et financier pour aller tous ensemble vers le même objectif.

Ce PACTE, c'est une démarche évolutive. La mise en œuvre des actions du PDUIF devra faire l'objet d'un suivi régulier pour adapter les mesures et en intégrer de nouvelles au fur et à mesure de l'évolution des besoins et des réalisations.

En accélérant le changement tous ensemble, il sera possible de faciliter la mobilité en Île-de-France dans le respect du développement durable.



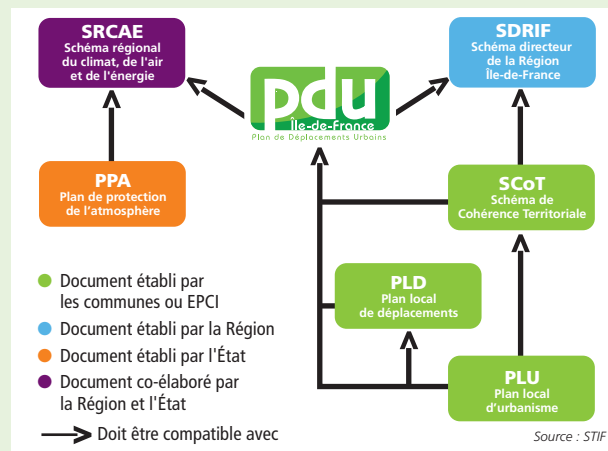


Résumé non technique

Le Plan de déplacements urbains de la région Île-de-France (PDUIF) fixe jusqu'en 2020, pour l'ensemble des modes de transport, les objectifs et le cadre de la politique de déplacements des personnes et des biens sur le territoire régional.

Le PDUIF est au cœur de la planification des politiques d'aménagement et de transport. Il doit en particulier être compatible avec le Schéma directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) et le Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Énergie (SRCAE) ; de plus, il doit être globalement cohérent avec le PPA, et compatible avec les objectifs fixés pour chaque polluant par ce document. À l'inverse, les documents d'urbanisme établis à l'échelle locale (Schéma de cohérence territoriale, Plan local d'urbanisme), les plans locaux de déplacements et les décisions prises par les autorités chargées de la voirie et de la police de la circulation ayant des effets sur les déplacements doivent être compatibles ou rendus compatibles avec le PDUIF.

Aménagement, transports et environnement Lien entre les documents de planification



Les enjeux du PDUIF à l'horizon 2020

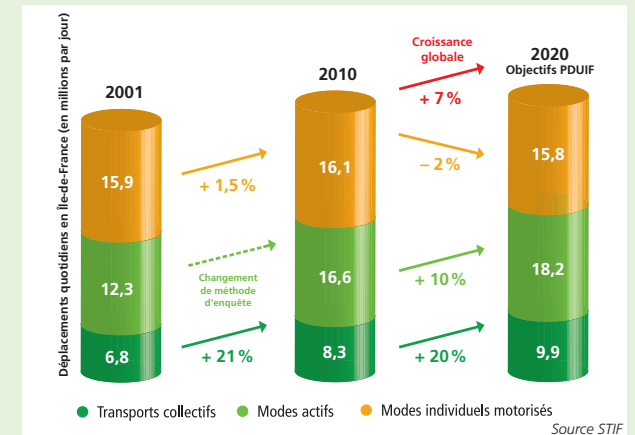
Les plans de déplacements urbains visent à atteindre un équilibre durable entre les besoins de mobilité des personnes et des biens, d'une part, la protection de l'environnement et de la santé et la préservation de la qualité de vie, d'autre part. La contrainte des capacités de financement des acteurs publics intervient de plus dans le choix des actions à mener.

Le PDUIF fixe les objectifs et le cadre de la politique des personnes et des biens pour l'ensemble des modes de transport d'ici 2020. Ses actions à mettre en œuvre sur la période 2010-2020 ont pour ambition de faire évoluer l'usage des modes vers une mobilité plus durable.

Compte tenu des développements urbains attendus en Île-de-France, on estime que les déplacements de personnes vont croître de 7 %. Même si cette croissance était totalement absorbée par les modes alternatifs à la voiture, ce serait encore insuffisant pour atteindre les objectifs environnementaux fixés par la réglementation française en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre et diminution de la pollution atmosphérique. Il est donc nécessaire d'aller plus loin et de réduire l'usage des modes individuels motorisés par rapport à leur niveau actuel. Le PDUIF vise ainsi globalement :

- une croissance de 20 % des déplacements en transports collectifs ;
- une croissance de 10 % des déplacements en modes actifs (marche et vélo). Au sein des modes actifs, le potentiel de croissance du vélo est de plus grande ampleur que celui de la marche ;
- une diminution de 2 % des déplacements en voiture et deux-roues motorisés.

Les objectifs du PDUIF à l'horizon 2020



Cette évolution correspond à un changement important, d'ici 2020, des parts des différents modes :

- + 2,5 points pour les transports collectifs
- - 3,5 points pour la voiture
- + 1 point pour la marche et le vélo

Le point de référence pour mesurer l'atteinte de ces objectifs est constitué par les résultats de l'Enquête globale transport 2010 qui est une grande enquête menée périodiquement auprès des ménages franciliens sur leur mobilité.

L'évolution globale de la mobilité sera différente suivant les territoires de la région en fonction de leurs spécificités.

À Paris, où la part des modes actifs et de la marche est déjà élevée, il s'agit de conforter l'usage de ces derniers et de renforcer celui du vélo qui offre encore un fort potentiel de développement.



En cœur de métropole, l'objectif sera d'accompagner le renforcement de la compacité urbaine par le développement de l'usage des transports collectifs et des modes actifs, afin de se rapprocher le plus possible des caractéristiques de la mobilité à Paris.

Dans l'agglomération centrale, le développement des modes actifs devra s'appuyer sur la maîtrise de l'urbanisation diffuse et l'intensification des polarités urbaines.

Enfin, dans les agglomérations des pôles de centralité et les bourgs, villages et hameaux, il s'agira de conforter les bassins de vie et de développer des solutions nouvelles (covoiturage, transports à la demande) pour compléter l'offre de transports collectifs.

● Une stratégie articulée en neuf défis

Pour atteindre les objectifs du PDUIF, il est nécessaire de changer les conditions de déplacement et les comportements. Le PDUIF fixe neuf défis à relever pour y arriver ; les défis 1 à 7 concernent les conditions de déplacement et les défis 8 et 9 les comportements.

DÉFI — 1 La manière dont la ville est organisée et structurée est un des déterminants majeurs des besoins et des pratiques de déplacement. Agir sur les formes urbaines et sur l'aménagement est la condition préalable pour permettre une mobilité durable :

- Orienter l'urbanisation et intensifier la ville autour des axes de transports structurants et optimiser le fonctionnement urbain à leurs abords ;

- Concevoir des quartiers adaptés à l'usage des modes alternatifs à la voiture, aux modes actifs en particulier (îlots d'une taille permettant la marche, mixité des fonctions urbaines, densités suffisantes) ;
- Penser le lien entre les quartiers nouveaux et la ville existante afin de renforcer les continuités urbaines.

Ces recommandations doivent trouver une traduction concrète dans les documents d'urbanisme locaux et les projets d'aménagement. La mise en œuvre de chartes autour des grands projets de transports collectifs permet d'intégrer le plus en amont possible l'approche transport et l'approche aménagement, pour maximiser l'effet de levier du projet de transport sur le renouvellement urbain.

DÉFI — 2 Pour rendre les transports collectifs plus attractifs, le PDUIF retient trois axes d'action :

- Développer l'offre de transports collectifs pour qu'elle réponde à la diversité des besoins de déplacement et à l'augmentation de la demande. Les mesures inscrites au PDUIF correspondent à une croissance de 25 % de l'offre d'ici à 2020 pour tous les modes de transports collectifs, train, RER, métro, tramway, T Zen et bus. Cela passe par le renforcement de l'offre sur les lignes existantes pour faire face à l'augmentation de la fréquentation et aussi pour s'adapter à l'évolution des modes de vie qui conduit à des déplacements de plus en plus nombreux hors périodes de pointe. De nouvelles lignes seront créées notamment en accompagnement du développement urbain.

Afin de rendre l'offre plus lisible pour le voyageur, le PDUIF propose une nouvelle hiérarchisation des modes

de transport en particulier pour les lignes de surface. La création d'un nouveau mode de transport, le T Zen, en est un des éléments structurants.

- Renforcer la qualité du service offert aux voyageurs, et en particulier la fiabilité et le confort du voyage, sera rendu possible grâce à des matériels roulants renouvelés et à la fiabilisation de l'exploitation. À l'échelle régionale, l'amélioration du fonctionnement des lignes de RER est essentielle. A l'échelle locale, les lignes de tramway et de T Zen, les lignes Mobilien et Express devront bénéficier des aménagements nécessaires en particulier des priorités aux carrefours.
- Faciliter l'usage des transports collectifs pour tous les voyageurs passe en particulier par l'amélioration des conditions d'intermodalité et une meilleure information aux voyageurs.

Pour les actions dont la maîtrise d'ouvrage est locale, le PDUIF propose des modes d'intervention renouvelés pour les aménagements de lignes de bus et de pôles d'échanges pour aller plus vite dans la définition et la mise en œuvre des projets.

DÉFI — 3 ET 4 Les modes actifs, que sont la marche et le vélo, doivent être intégrés dans les politiques de déplacements comme de véritables modes de déplacements du quotidien et pas seulement des modes réservés aux loisirs.

La pacification de la voirie est un préalable essentiel pour rendre la rue aux modes actifs. Le PDUIF recommande en particulier une réduction des vitesses limites de circulation à 30 km/h sur la voirie locale en zone urbaine.





Développer l'usage des modes actifs c'est aussi résorber les coupures urbaines, améliorer les itinéraires. Le PDUIF prévoit la réalisation d'un réseau régional structurant de 3 500 km d'itinéraires cyclables qu'il conviendra de compléter à l'échelle locale.

Enfin, des mesures visant à favoriser le stationnement des vélos doivent accompagner l'effort sur la voirie. Il s'agit de mettre en place des stationnements vélos dans les gares, de réserver des places de stationnement aux vélos sur la voirie, de prévoir un espace dédié au stationnement vélo dans les constructions nouvelles grâce à l'introduction de normes en la matière dans les PLU.

DÉFI — 5 Réduire l'usage des modes individuels motorisés (la voiture et les deux-roues motorisés) passe d'abord par une politique active pour développer et encourager l'usage des modes alternatifs (transports collectifs, marche, vélo). Toutefois, pour renforcer l'effet des mesures mises en œuvre sur les autres modes de déplacement, il est aussi nécessaire d'agir sur les conditions d'usage des modes individuels motorisés, voiture et deux-roues motorisés.

Il est indispensable de limiter les nuisances dues à leur usage et tout particulièrement d'améliorer l'éducation et la sécurité routières. Le PDUIF fixe un objectif ambitieux : réduire de moitié le nombre de tués et le nombre de blessés hospitalisés sur les routes et dans les rues franciliennes entre les périodes 2005-2009 et 2015-2019.

La nouvelle politique routière portée par le PDUIF est fondée sur l'optimisation des réseaux existants et le développement de leur usage multimodal.

Les politiques de stationnement doivent jouer un rôle régulateur de l'usage des modes individuels motorisés sur la base des principes suivants :

- Permettre le stationnement des véhicules au domicile ;
- Limiter l'usage de la voiture pour les déplacements domicile – travail en fonction de la qualité de la desserte en transports collectifs ;
- Limiter l'occupation de l'espace public par les véhicules en stationnement, notamment les deux-roues motorisés, sur les trottoirs.

Enfin, il s'agit d'encourager un nouveau rapport à l'automobile, et en particulier à sa possession, en déconnectant l'usage d'une voiture de sa propriété. Le covoiturage et l'autopartage sont deux leviers à favoriser par des actions incitatives.

DÉFI — 6 Pour que les personnes à mobilité réduite puissent participer à la vie sociale, c'est l'ensemble de la chaîne de déplacement, voirie et transports collectifs, qui doit être rendue accessible.

Pour la mise en accessibilité de la voirie, face à l'ampleur des travaux nécessaire, le PDUIF propose une approche pragmatique basée sur la priorisation des aménagements. En réalisant les travaux les plus simples à mettre en œuvre, on lève déjà 80 % des situations bloquantes.

Concernant les transports collectifs, le Schéma directeur d'accessibilité adopté par le STIF vise à assurer à tous, en 2015, l'accessibilité des réseaux captant 90 % du trafic et à proposer des services de substitution en cas de carence.

DÉFI — 7 En matière de transport de marchandises, la part du transport par la route restera largement prépondérante dans les années à venir. Si les efforts doivent favoriser l'usage de la voie d'eau et du train, il est primordial de promouvoir une organisation logistique qui limite les distances à parcourir.

Préserver et développer des sites à vocation logistique est indispensable. Il s'agit de sites existants à Paris ou en première couronne mais aussi de préserver les possibilités de développement de sites existants en grande couronne ; une trentaine de sites reliés au réseau ferré sont ainsi identifiés en zone dense. De manière générale, les besoins logistiques doivent être pris en compte dans l'organisation de la ville notamment lors de la réalisation d'opérations d'aménagement. Les réglementations de circulation et de livraison constituent des outils majeurs pour faciliter l'organisation des circulations de poids lourds et de véhicules utilitaires légers.

Favoriser le renouvellement du parc vers des véhicules plus respectueux de l'environnement constitue un axe d'action complémentaire.



DÉFI 8 La mise en œuvre du PDUIF repose sur la mobilisation de tous les acteurs des politiques de déplacements. Le système de gouvernance proposé va permettre de concrétiser l'ambition du PDUIF.

DÉFI 9 Les choix en matière de déplacements sont l'affaire de tous, acteurs institutionnels mais aussi usagers et citoyens. Si les politiques de déplacements ont un impact majeur sur la mobilité, ce sont les individus qui décident, quand, où et comment ils se déplacent. Il est nécessaire que chacun prenne conscience des conséquences de ses choix de déplacement sur l'environnement et sur le système de transport grâce :

- à la mise à disposition d'une information adaptée sur l'ensemble des modes de transport ;
- à l'accompagnement des Franciliens dans leurs choix en matière de mobilité par le développement des plans de déplacements d'entreprises, d'administration et d'établissements scolaires et du conseil en mobilité.

Contribution des actions à l'atteinte des objectifs fixés par le PDUIF

Les actions du PDUIF auront un impact sur la mobilité, mais aussi sur l'environnement et la qualité de vie des Franciliens. Pour conforter les effets positifs du PDUIF sur l'environnement, il s'agit d'accompagner le développement de nouveaux véhicules urbains, moins polluants grâce à une motorisation performante et/ou une utilisation optimisée, ou encore de réduire les nuisances sonores liées aux transports.

● L'évaluation environnementale du PDUIF

Grâce à la démarche d'évaluation environnementale, la protection de l'environnement et de la santé a été prise en compte tout au long du processus d'élaboration du PDUIF. L'analyse des impacts potentiels du plan sur l'environnement a conduit à faire évoluer le contenu du PDUIF afin de mieux prendre en compte les enjeux environnementaux et sanitaires.

La démarche d'évaluation environnementale a en effet permis :

- de mettre en évidence les enjeux spécifiques de l'Île-de-France au regard de l'environnement en lien avec la thématique des transports et des déplacements ;
- d'évaluer la cohérence entre les incidences environnementales du PDUIF et celles des autres principaux documents de planification régionale susceptibles d'influer sur la mise en œuvre des recommandations du plan (SDRIF, Schéma régional climat, air, énergie...);
- de définir, pour les incidences négatives, des mesures correctrices.

Le rapport environnemental présentant les résultats des étapes de la démarche est annexé au PDUIF.

● La déclinaison du PDUIF à l'échelle locale : les Plans locaux de déplacements

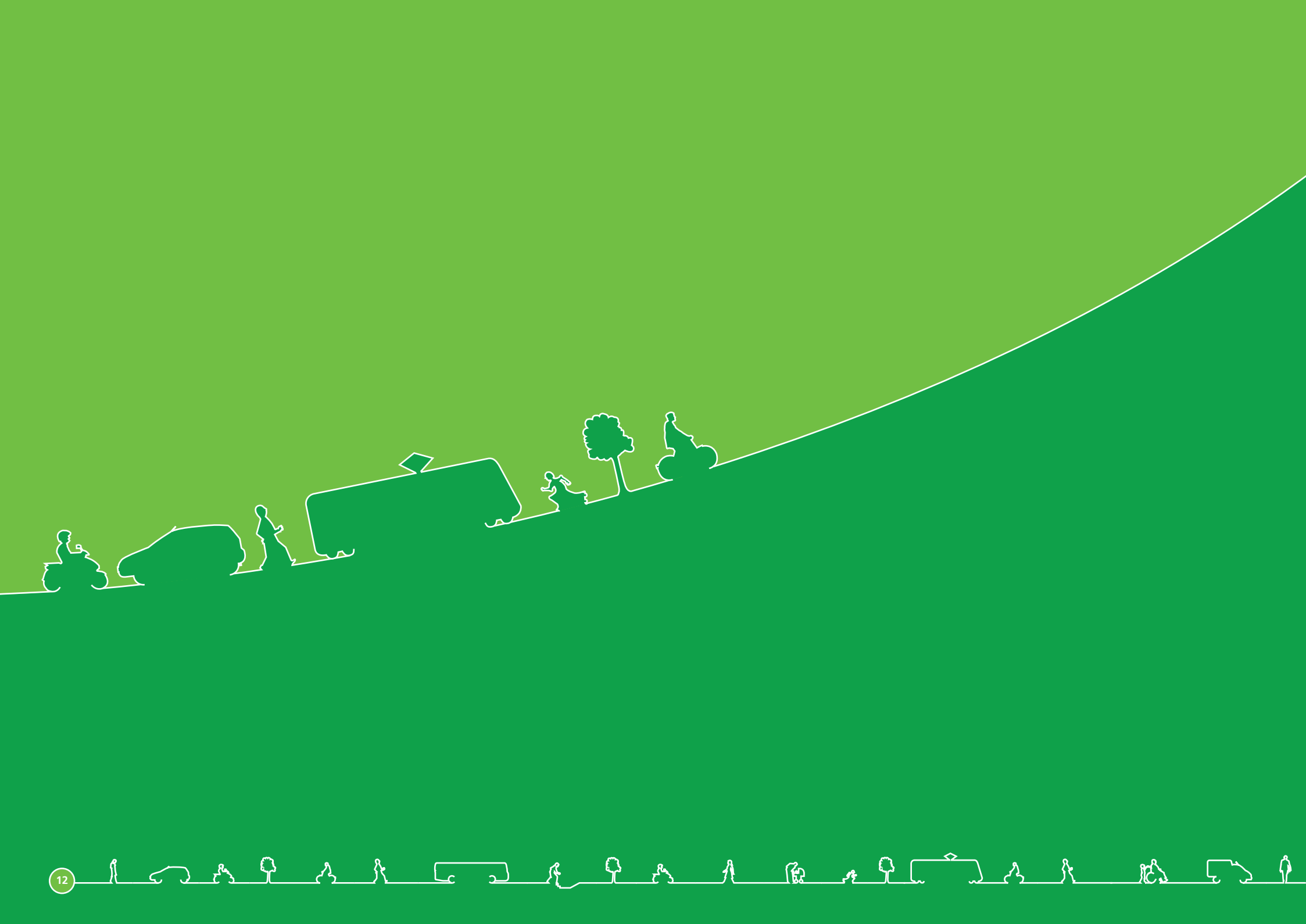
Les Plans locaux de déplacements (PLD) sont une spécificité prévue en Île-de-France par le code des transports. Compte tenu de l'échelle régionale du PDUIF, les PLD ont pour vocation de le compléter en précisant son contenu au niveau local. Ils sont élaborés à l'initiative des EPCI ou des syndicats mixtes qui ont ainsi la possibilité de développer une politique globale concernant la mobilité sur leur territoire.

Parce que les PLD sont l'instrument privilégié de la mise en œuvre du PDUIF à l'échelle des territoires, il est essentiel qu'ils soient conçus comme de véritables programmes d'action à cinq ans.

Ainsi, les nouveaux PLD devront en priorité décliner douze actions parmi les trente-quatre que comporte le projet de PDUIF. Ces actions constituent le volet socle des PLD parce que leur réalisation repose principalement sur la responsabilité des EPCI ou des communes.







Préambule



- 1.** Le cadre réglementaire
- 2.** Modalités de révision du PDUIF et de concertation
- 3.** Guide de lecture



- La loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains (SRU) a renforcé la portée et le contenu des PDU et a redéfini l'articulation entre les documents d'urbanisme et les PDU. Elle a également donné à ces derniers un caractère plus normatif et plus prescriptif. Elle a renforcé leur contenu en matière de sécurité des déplacements, de stationnement public, de partage équilibré de la voirie entre les différents modes de transport, de livraison et de circulation de marchandises. Enfin, elle y a ajouté de nouveaux thèmes : la mise en place des plans de mobilité et l'intermodalité.
- L'ordonnance 2004-489 du 3 juin 2004 portant transposition de la directive 2001/42/CE du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement a rendu obligatoire la réalisation d'une évaluation environnementale des PDU préalablement à leur adoption.
- La loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées a imposé une prise en considération accrue des problématiques de l'accessibilité lors de l'élaboration d'un PDU. Les dispositions techniques permettant d'atteindre les objectifs fixés par l'article 45 de la loi 2005-102 en termes d'accessibilité accrue des transports collectifs ou de mise en place de systèmes de substitution doivent figurer dans les PDU, et notamment dans leur « annexe accessibilité ».

- La loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement (loi dite Grenelle 2) a imposé l'évaluation des émissions de dioxyde de carbone évitées grâce à la mise en œuvre du PDU. Elle rend obligatoire le calcul des émissions de dioxyde de carbone générées par les déplacements sur le territoire couvert par le plan dans la cinquième année après son approbation. Après 2015, ces estimations et ces calculs porteront sur l'ensemble des gaz à effet de serre. Cette loi a également ajouté un point à la liste des sujets devant être traités par les PDU : la réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables.
- Les dispositions relatives aux EPCI sont sous réserve des dispositions relatives à la métropole du Grand Paris dans la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles.

● Le PDUIF : un document au cœur de la planification des politiques d'aménagement et de transport en Île-de-France

Les articles L. 1214-24 à L. 1214-29 du Code des transports précisent les modalités d'élaboration du Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF) : c'est au Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF) qu'il

revient d'évaluer le PDUIF, de décider de sa mise en révision et de l'élaborer pour le compte des collectivités qui le constituent. Il appartient ensuite au Conseil régional d'arrêter le projet de PDUIF, de recueillir l'avis des collectivités ayant compétence en matière de transport, de soumettre le plan à enquête publique et, enfin, de recueillir l'avis des autorités compétentes de l'État. C'est à l'issue de ce processus que le Conseil régional approuve le nouveau PDUIF.

De nombreux documents de planification traitant d'environnement, d'aménagement du territoire, d'urbanisme et de déplacements sont en vigueur en Île-de-France. Le Code des transports fixe le lien de compatibilité entre le PDUIF et ces documents élaborés à différentes échelles (État, Région, établissement public de coopération intercommunale, commune...).

Les documents avec lesquels le PDUIF doit être compatible

L'article L. 1214-10 du Code des transports précise que les prescriptions du PDUIF doivent être compatibles avec les orientations du Schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF) prévu par l'article L. 141-1 du Code de l'urbanisme. Tel qu'il est présenté dans l'ensemble du document, le PDUIF est compatible avec le SDRIF adopté par le Conseil régional d'Île-de-France le 18 octobre 2013 et approuvé par décret en Conseil d'État le 27 décembre 2013.

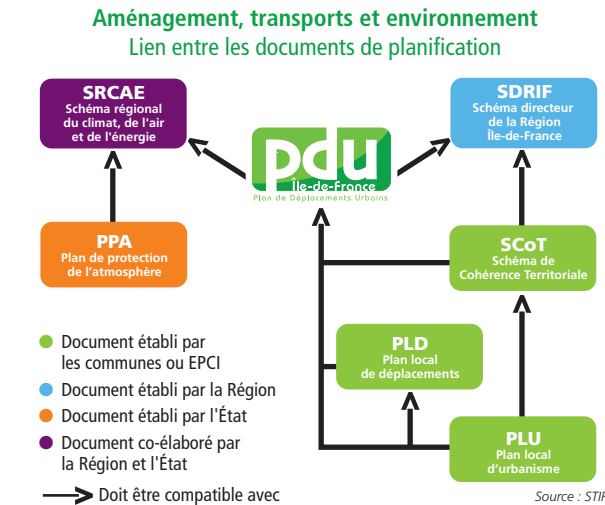


L'article L. 1214-10 prévoit aussi que « les dispositions relatives à la compatibilité entre le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris prévu à l'article 2 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris et le Plan de déplacements urbains de la région Île-de-France figurent au dernier alinéa du II du même article de cette loi. » Le PDUIF est compatible avec le schéma d'ensemble du réseau de transport du Grand Paris tel qu'approuvé par le décret n° 2011-1011 du 24 août 2011.

Enfin, le PDUIF doit également être compatible avec le Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE) prévu par l'article L.222 du Code de l'environnement. Le PDUIF est compatible avec le SRCAE d'Île-de-France élaboré conjointement par l'État et le Conseil régional d'Île-de-France, adopté par ce dernier le 23 novembre 2012 et arrêté par le Préfet de la région le 14 décembre 2012.

Le Plan de protection de l'atmosphère (PPA) élaboré par l'État doit être compatible avec le SRCAE comme prévu à l'article L. 222-4 du Code de l'environnement. Le PDUIF et le PPA doivent donc logiquement être globalement cohérents. De plus, le PDUIF doit être compatible avec les objectifs fixés pour chaque polluant par le PPA. Le PPA d'Île-de-France en vigueur a été approuvé en mars 2013.

Le Code de l'environnement prévoit à son article L. 371-3 l'élaboration d'un Schéma régional de cohérence écologique (SRCE) entre la Région et l'État en association avec un comité régional « trames verte et bleue ». Compte tenu des enjeux environnementaux qui s'attachent à ce document, le PDUIF prend en compte le SRCE, approuvé par le Conseil régional d'Île-de-France le 26 septembre 2013 et adopté par le préfet de région le 21 octobre 2013.



Les documents et décisions qui doivent être compatibles avec le PDUIF

Les documents d'urbanisme établis à l'échelle locale par les communes et établissements publics de coopération intercommunale, schémas de cohérence territoriale (SCoT), schémas de secteur et plans locaux d'urbanisme (PLU) ainsi que les plans de sauvegarde et de mise en valeur (PSMV) doivent être rendus compatibles avec le PDUIF (selon le code de l'urbanisme, le délai de mise en compatibilité, si nécessaire, pour les PLU et les PSMV est de trois ans à compter de l'approbation du PDUIF). Ils constituent des relais pour influencer sur les politiques d'aménagement suivant les orientations du PDUIF. Dans la suite du document, toutes les dispositions concernant les PLU s'appliquent également aux PSMV.

En application de l'article L. 1213-4 du Code des transports et de l'article L. 4413-3 du Code général des collectivités territoriales, le Schéma régional des infrastructures et des transports, arrêté par la Région

Île-de-France en association avec l'État et le Syndicat des Transports d'Île-de-France, devra être élaboré dans le respect du PDUIF.

Les décisions prises par les autorités chargées de la voirie et de la police de la circulation ayant des effets sur les déplacements en Île-de-France doivent être compatibles ou rendues compatibles avec le PDUIF et les plans locaux de déplacements (articles L. 1214-11 et L. 1214-34). Les actes pris au titre du pouvoir de la police du stationnement ainsi que les actes relatifs à la gestion du domaine public routier sont rendus compatibles avec les mesures d'organisation du stationnement prévues par le plan de déplacements urbains, dans les délais qu'il fixe (article L. 1214-5).

L'article L. 1214-30 du code des transports prévoit la possibilité que le PDUIF, élaboré à une échelle régionale, soit complété par des plans locaux de déplacements qui en précisent et en détaillent le contenu, dans des conditions fixées aux articles L. 1214-31 à L. 1214-36 du Code de transports.

Le PDUIF occupe ainsi un rôle central dans les documents de planification.

Le lien entre le PDUIF et les exercices de programmation financière

En Île-de-France, les décisions relatives à la programmation et au financement des grands projets d'investissement se prennent dans le cadre d'accords entre les principaux financeurs que sont l'État, la Région et les départements. Le Contrat de projet État – Région ou les contrats particuliers Région – départements en sont les outils privilégiés. La décision de mise en œuvre des grands projets d'investissement relève de ce cadre.



2. Modalités de révision du PDUIF et de concertation

Les conclusions de l'évaluation du PDUIF 2000 ont conduit à sa mise en révision

Le premier PDUIF a été élaboré en 2000 par l'État, en association avec la Région, le STIF et la Ville de Paris. Ce plan a constitué une évolution majeure de la politique des transports en Île-de-France visant pour la première fois à rompre avec la domination de l'automobile. Si de nombreux plans de déplacements urbains avaient déjà été établis dans des agglomérations de province, l'élaboration d'un PDU en Île-de-France était une première à plusieurs niveaux :

- la spécificité de son champ d'application : une région et non une agglomération ;
- la complexité des questions de transport inhérentes à une métropole de plus de 11 millions d'habitants, au rayonnement international ;
- l'existence de documents de planification traitant de politique de transport à l'échelle de la région, comme le Schéma directeur de la région Île-de-France.

L'évaluation du PDUIF 2000, menée par le STIF en 2007 en partenariat avec les acteurs concernés par les politiques de transport en Île-de-France, a montré que près de la moitié des actions inscrites au PDUIF avaient été initiées, principalement celles du domaine des transports en commun.

Or, les actions du PDUIF portaient sur de nombreux thèmes au-delà des transports en commun. En réalité, les actions ayant été mises en œuvre sont celles pour

lesquelles les financements et la gouvernance (identification du chef de file et des responsables de la mise en œuvre) avaient été clairement identifiés.

Il est ainsi apparu que certains choix faits dans le document approuvé en 2000, notamment celui de sa forme, en avaient limité la portée : le document comportait un trop grand nombre d'actions au libellé parfois peu explicite, qui se sont avérées peu applicables. Les acteurs compétents pour leur mise en œuvre ont eu du mal à s'approprier un document à la rédaction duquel ils n'avaient pas été suffisamment associés (en particulier pour les collectivités locales, communes ou établissements publics de coopération intercommunale). Enfin, pour de nombreuses actions, l'identification de la responsabilité et du calendrier de leur mise en œuvre ainsi que de leur mode de financement n'avait pas été examinée.

Si le bilan du PDUIF 2000 reste contrasté, il n'en demeure pas moins qu'il a permis l'émergence d'une culture des déplacements partagée.

Synthèse de l'évaluation du PDUIF de 2000

Le PDUIF de 2000 s'est placé dans une perspective d'amélioration de la gestion de l'existant. La mise en œuvre de ses 176 actions devait permettre d'apporter des améliorations concrètes et significatives dès le court terme (5 ans) et d'atteindre des objectifs quantifiés d'évolution de la mobilité :

- Une diminution de 3 % du trafic automobile exprimé en véhicules kilomètres, cette diminution étant différenciée selon les zones de l'agglomération et leur desserte en transports collectifs ;

- Une diminution de la part de la voiture particulière dans le nombre de déplacements motorisés internes à la grande couronne, qui devait être ramenée à 85 % des déplacements ;
- Une augmentation de l'usage des transports collectifs de 2 % en déplacements, leur part modale devant dépasser le tiers des déplacements domicile - travail et domicile - école ;
- Une augmentation de 10 % de la part de la marche pour les déplacements domicile - école et pour les déplacements inférieurs à 1 km ;
- Un doublement du nombre de déplacements à vélo ;
- Une augmentation de 3 % de la part des tonnages de marchandises acheminées par la voie d'eau et le fer.

L'évaluation du PDUIF de 2000 a été réalisée en 2007 et a porté sur la période 2000/2001 - 2005/2006. Les rapports détaillés sont consultables sur www.pduif.fr.

Mobilité : des évolutions positives même si les objectifs n'ont pas tous été atteints

Si les objectifs de mobilité des personnes n'ont pas tous été atteints, l'évaluation a montré :

- Une évolution encourageante de la circulation automobile avec en particulier une diminution du trafic dans Paris au-delà des objectifs du PDUIF et une stabilisation du trafic à l'intérieur de l'autoroute A 86. Toutefois, ailleurs dans la région, le trafic routier était en augmentation.



● Une nécessaire révision du PDUIF

L'évaluation a ainsi conclu à la nécessité :

- du repositionnement du PDUIF dans la politique de mobilité francilienne et de la mise en cohérence avec les documents de planification régionaux,
- d'un portage politique renforcé, de la redéfinition du rôle des acteurs dans le pilotage, la mise en œuvre et le suivi du PDUIF en général et sur l'ensemble des thématiques en particulier (transports collectifs mais aussi modes doux, stationnement... et marchandises),
- d'un renforcement du caractère opérationnel du PDUIF notamment en redéfinissant plus clairement les objectifs / orientations / prescriptions / actions / principes, en donnant une lecture par acteur, en redéfinissant le système de financement,
- d'une intégration d'une dimension suivi-évaluation efficace et a justifié la révision du PDUIF de 2000.

● L'organisation de la révision

Une démarche fédérative articulée en deux phases : diagnostic et actions

Au vu des conclusions de l'évaluation du PDUIF 2000, le Conseil du STIF a lancé la révision du PDUIF lors de sa séance du 12 décembre 2007.

La révision du PDUIF s'est voulue fédérative. Elle a rassemblé l'ensemble des acteurs et décideurs de la mobilité en Île-de-France et a été organisée en deux phases :

- une première phase de travail s'est déroulée de septembre 2008 à juin 2009. Elle a permis de préciser les éléments de diagnostic liés aux déplacements et aux transports en Île-de-France, d'identifier les grands enjeux auxquels le nouveau PDUIF devra faire face et de définir les premières orientations. L'ensemble de ces travaux a conduit au rapport *Diagnostic et orientations pour le nouveau Plan de déplacements urbains d'Île-de-France - août 2009* ;
- la deuxième phase de travail s'est déroulée de septembre 2009 à fin 2010. Elle visait à définir la stratégie générale et les objectifs du nouveau PDUIF, et à préciser les actions à mener dans le cadre de ce dernier sur la base des orientations du rapport de diagnostic.

Les modalités de pilotage de la révision du PDUIF

Le pilotage politique de la révision du PDUIF a été assuré par la commission Offre de transport du STIF. En outre, pour finaliser le contenu des actions, des rencontres et des débats ont été organisés avec les élus départementaux, régionaux ainsi que ceux du STIF.

Le pilotage technique a été assuré par un comité technique piloté par le STIF, qui regroupait les services de la Région, des départements, de la Ville de Paris, de l'État et de l'Institut d'aménagement et d'urbanisme (IAU) Île-de-France. Ce comité a organisé la démarche notamment en termes de gestion du calendrier, de suivi du travail des groupes techniques et de préparation des éléments soumis à validation.

Le travail technique partenarial

Pour l'accompagner dans ses réflexions, le comité technique s'est appuyé sur des groupes de travail animés par le STIF et réunissant, en fonction des thématiques, des experts de l'État, de la Région, de l'IAU Île-de-France, des départements ainsi que des partenaires publics ou privés. L'organisation des groupes de travail techniques a évolué au fur et à mesure de l'avancement de la démarche de révision :

- quinze groupes de travail se sont réunis pour la phase de diagnostic. Leurs travaux ont permis d'élaborer le diagnostic et d'identifier neuf défis à relever. Pour chacun de ces défis, des orientations ont été proposées ;
- neuf groupes de travail (correspondant aux neuf défis identifiés dans le rapport de diagnostic) se sont réunis pour la phase de définition des actions. Ils se sont attachés à transformer les orientations en actions précises.

Une large concertation

Au-delà du travail technique partenarial, une large concertation a été menée pour permettre l'appropriation du PDUIF par le plus grand nombre d'acteurs concernés dès sa phase de conception. Elle visait également à débattre des propositions opérationnelles qui pouvaient être incluses dans le PDUIF afin d'en apprécier la faisabilité et l'adhésion plus ou moins forte que celles-ci pouvaient susciter.

La concertation autour du projet de PDUIF a fait l'objet d'un Livre blanc en septembre 2010 qui synthétise l'ensemble des contributions recueillies.



■ Le comité des partenaires

Au-delà de leur participation active aux travaux techniques et au Comité des partenaires, les partenaires du PDUIF ont également pu répondre au questionnaire adressé aux collectivités locales, ce qui a permis de nourrir le travail de propositions d'actions pour le PDUIF.

■ Le monde économique

Quatre séminaires avec les acteurs du monde économique, co-organisés avec les chambres de commerce et d'industrie, ont permis à des chefs d'entreprise et des partenaires économiques d'échanger sur la rationalisation des flux de marchandises, de la logistique urbaine, de l'aménagement, des déplacements domicile-travail et professionnels.



L'évaluation environnementale du PDUIF

Grâce à la démarche d'évaluation environnementale, la protection de l'environnement et de la santé a été prise en compte tout au long du processus d'élaboration du PDUIF. L'analyse des impacts potentiels du plan sur l'environnement a conduit à faire évoluer le contenu du PDUIF afin de mieux prendre en compte les enjeux environnementaux et sanitaires.

La démarche d'évaluation environnementale a en effet permis :

- de mettre en évidence les enjeux spécifiques de l'Île-de-France au regard de l'environnement en lien avec la thématique des transports et des déplacements ;
- d'évaluer la cohérence entre les incidences environnementales du PDUIF et celles des autres principaux documents de planification régionale susceptibles d'influer sur la mise en œuvre des recommandations du plan (SDRIF, Plan régional pour la qualité de l'air...);
- de définir, pour les incidences négatives, des mesures correctrices ou des alternatives.

Le rapport environnemental présentant les résultats des étapes de la démarche est annexé au PDUIF.

Les grandes étapes

17 juin 2008	Premier Comité des partenaires	3 décembre 2009	Séminaire avec les élus franciliens au Stade de France
Sept. 2008 – mars 2009	Réunions des groupes d'experts	Décembre 2009	Seconde série de réunions défis
Janvier 2009	4 comités thématiques : marchandises, transports en commun, modes individuels motorisés, modes actifs	19 mars 2010	Séminaire avec les EPCI
18 mai 2009	Débat sur les orientations avec le Comité des partenaires	Mars 2010	Troisième série de réunions défis
17 juin 2009	Partenaires pour la mobilité : 1 ^{er} forum des déplacements en Île-de-France au Stade de France	Mai 2010 - juin 2010	Partage du projet avec les élus départementaux
6 juillet 2009	Comité des partenaires : retour sur les orientations	12 juillet 2010	Présentation du projet à la commission Offre de transport du STIF
Septembre 2009	Première série de réunions défis	9 novembre 2010	Séminaire des élus de la commission Transport et Mobilités du Conseil régional et du Conseil du STIF
19 septembre 2009	Présentation au Conseil régional des jeunes	9 décembre 2010	Séminaire du Comité des partenaires
28 septembre 2009	Séance de travail avec le Conseil régional des jeunes	9 février 2011	Présentation du projet au Conseil du STIF avant transmission à la Région Île-de-France
3 octobre 2009	Atelier thématique avec des usagers de l'automobile	Printemps-Automne 2011	Poursuite de la concertation sur le PDUIF par les élus régionaux (rencontre des conseils généraux et associations) et intégration du réseau de transport public du Grand Paris suite au décret du 24 août 2011 portant approbation du schéma d'ensemble
3 octobre 2009	Atelier thématique avec des habitants du périurbain	16 février 2012	Projet de PDUIF arrêté par le Conseil régional d'Île-de-France
12 octobre 2009	Deuxième séance de travail avec le Conseil régional des jeunes	Printemps-Automne 2012	Recueil des avis des Départements, des conseils municipaux et généraux ainsi que des organes délibérants des groupements de collectivités territoriales compétents en matière de déplacements
17 octobre 2009	Atelier thématique avec des usagers des deux-roues motorisés	25 mars 2013	Avis de l'autorité environnementale sur le projet de PDUIF
17 octobre 2009	Atelier thématique avec des habitants des quartiers	15 avril – 18 mai – 2013	Enquête publique sur le projet de PDUIF
10 novembre 2009	Séminaire économique « Rationaliser les flux de marchandises »	13 septembre 2013	Rapport de la Commission d'enquête
12 novembre 2009	Séminaire économique « Développement économique, aménagement et mobilité »	5 juin 2014	Avis de l'État sur le projet de PDUIF
20 novembre 2009	Séminaire économique « Déplacements domicile-travail et professionnels »	19 juin 2014	Approbation du PDUIF par le Conseil régional d'Île-de-France
24 novembre 2009	Séminaire économique « Logistique urbaine »		



3. Guide de lecture

Le contenu du PDUIF

Le rapport est composé de sept chapitres et d'annexes.

Chapitre 1 : L'enjeu pour un équilibre durable entre besoins de mobilité et protection de l'environnement et de la santé

Ce premier chapitre explicite les termes de l'enjeu du PDUIF. L'équilibre durable entre les besoins de mobilité et la protection de la santé et de l'environnement est loin d'être atteint aujourd'hui. Les évolutions prévisibles d'ici à 2020 confirment la nécessité d'une politique de transport forte qui affirme la nécessité de changer non seulement les conditions de déplacement, mais également les comportements tant des institutions que des citoyens.

Chapitre 2 : Des objectifs ambitieux pour une mobilité durable

Les actions à mettre en œuvre au cours des dix prochaines années ont pour ambition de faire évoluer l'usage des modes alternatifs à la voiture dans une forte proportion. On vise ainsi, dans un contexte de croissance globale des déplacements estimée à 7 % :

- une croissance de 20 % des déplacements en transports collectifs ;
- une croissance de 10 % des déplacements en modes actifs (marche et vélo) ;
- une diminution de 2 % des déplacements en voiture et deux-roues motorisés.

Pour atteindre ces objectifs, neuf défis sont à relever :

- **Défi 1** : Construire une ville plus favorable à l'usage des transports collectifs, de la marche et du vélo.
- **Défi 2** : Rendre les transports collectifs plus attractifs.
- **Défi 3** : Redonner de l'importance à la marche 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 le transport par fret ferroviaire et par voie d'eau.
- **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.

Chapitre 3 : Les actions à mettre en œuvre

Le troisième chapitre présente pour tous les défis hormis le défi 8, les principaux éléments de diagnostic et les principes d'actions retenus. Les actions qui leur sont relatives sont présentées sous forme de fiches descriptives. Chaque fiche action recense les rubriques suivantes :

- Objectifs de réalisation
- Responsables et modalités de mise en œuvre
- Eléments de coût
- Financeurs

Les actions du PDUIF concernent l'ensemble du champ des politiques de déplacements : infrastructure, exploitation, qualité de service, management de la mobilité.



Les actions ayant un caractère prescriptif et s'imposant aux documents d'urbanisme et aux décisions prises par les autorités chargées de la police et de la circulation ayant des effets sur les déplacements dans la région Île-de-France et aux actes pris au titre du pouvoir de la police du stationnement ainsi qu'aux actes relatifs à la gestion du domaine public routier sont marquées, en début de texte, par le logo « prescription du PDUIF ».

Les autres actions sont des recommandations.

La stratégie générale pour le partage multimodal de la voirie vient en chapeau des différents défis auxquels cette thématique se rapporte.

Chapitre 4 : La contribution des actions à l'atteinte des objectifs fixés par le PDUIF

Ce chapitre expose l'impact attendu des actions du PDUIF sur la mobilité ainsi que sur l'environnement et la qualité de vie : évolution de l'accidentalité, des émissions de gaz à effet de serre, de polluants atmosphériques, des nuisances sonores. Ce chapitre inclut deux actions à caractère spécifiquement environnemental qui viennent s'ajouter aux 32 actions présentées au chapitre 3.



Chapitre 5 : Coûts et financement

Ce chapitre présente les dépenses en infrastructures, en matériel roulant et d'exploitation pour les actions relatives aux projets de transports collectifs.

Concernant les actions hors transports collectifs, toutes n'ont pu faire l'objet d'une estimation financière. En effet, les actions proposées dans le PDUIF ont des niveaux de maturité très différents : certaines études techniques sont à mener pour définir précisément la programmation et évaluer leurs coûts.

Chapitre 6 : La mise en œuvre du PDUIF, le PACTE pour la mobilité

Ce chapitre expose le dispositif de gouvernance du PDUIF qui correspond au huitième défi à relever. Il présente les différentes instances, leurs rôles et leurs interactions dans le cadre du PACTE pour la mobilité. Il détaille en outre le contenu des nouveaux plans locaux de déplacements, outil privilégié de la mise en œuvre du PDUIF à l'échelle locale.

Chapitre 7 : Le suivi et l'évaluation du PDUIF, une maîtrise de l'avancement de la mise en œuvre

Ce chapitre propose des indicateurs de suivi de la mise en œuvre des actions et de suivi des effets des actions sur la mobilité, l'environnement et la qualité de vie. Il s'agit de garantir la mise en œuvre du PDUIF et son adaptation aux évolutions constatées.

Annexes

L'annexe 1 vise à faciliter la lecture opérationnelle du PDUIF en offrant une vision globale des responsabilités dans la mise en œuvre du PDUIF.

L'annexe 2 rassemble des cartes et des tableaux qui précisent le contenu des actions.

● Les rapports joints au PDUIF

Au rapport principal sont joints un rapport environnemental et une annexe accessibilité.

Le rapport environnemental

Ce rapport comprend sept parties :

- présentation des objectifs de l'évaluation environnementale et de la méthode d'évaluation employée ;
- objectifs du PDUIF et articulation avec les autres documents de planification ;
- analyse détaillée de l'état initial et des incidences notables prévisibles de la mise en œuvre du PDUIF par composante environnementale ;
- justification du choix des objectifs et des actions du PDUIF ;
- présentation des mesures envisagées pour éviter, réduire et, si possible, compenser s'il y a lieu les conséquences dommageables de la mise en œuvre du PDUIF sur l'environnement ;

- suivi des incidences environnementales du PDUIF ;
- grilles d'analyse par action.

L'annexe accessibilité

L'annexe accessibilité comprend une synthèse des orientations et des mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre afin d'améliorer l'accessibilité de la voirie et des réseaux de transports publics aux personnes handicapées et à mobilité réduite, ainsi que le calendrier de réalisation correspondant. Cette annexe s'articule autour de quatre parties :

- l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite : une ambition affirmée par la loi ;
- l'accessibilité des transports collectifs ;
- les services spécifiques ;
- l'accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics.

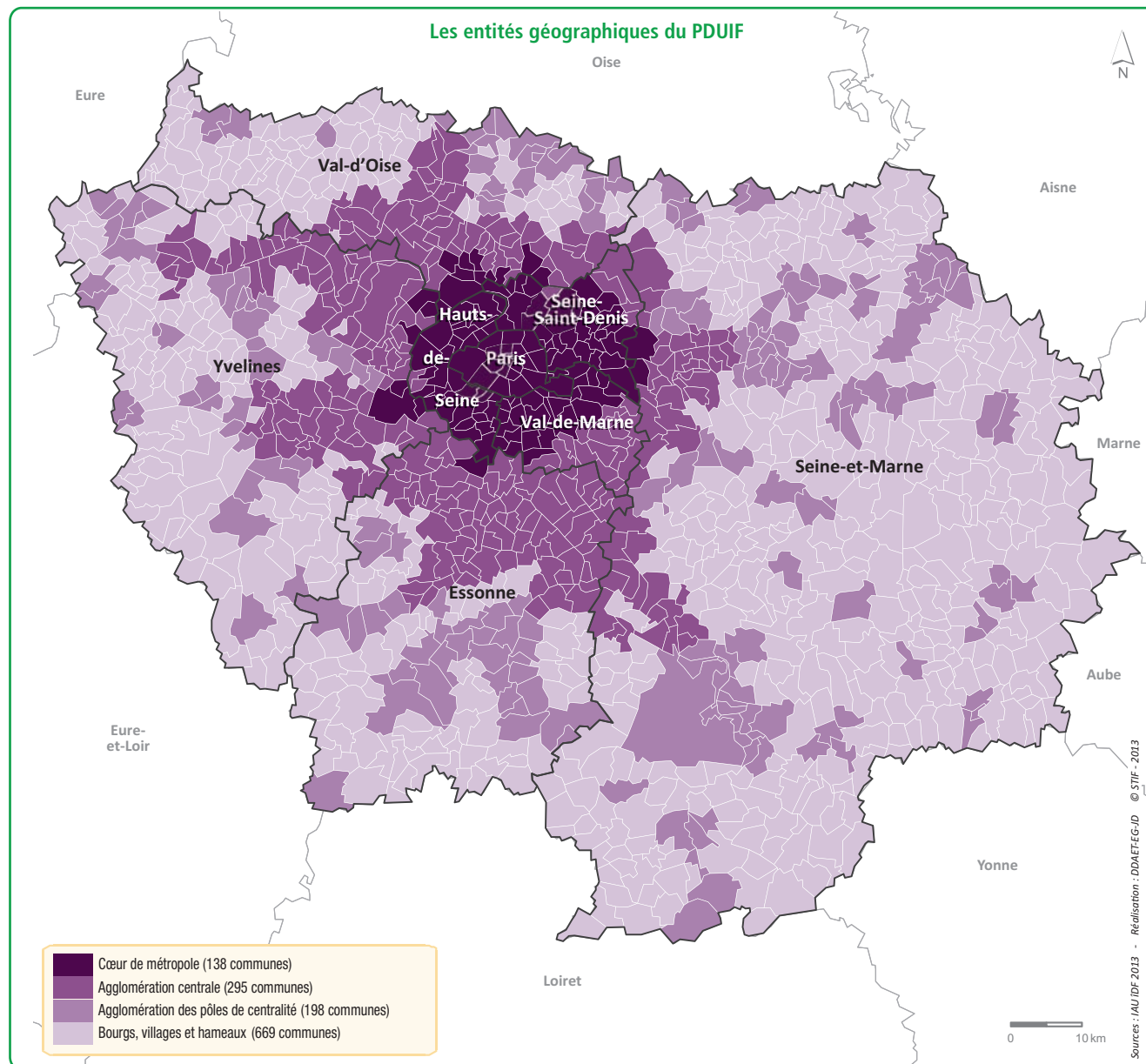


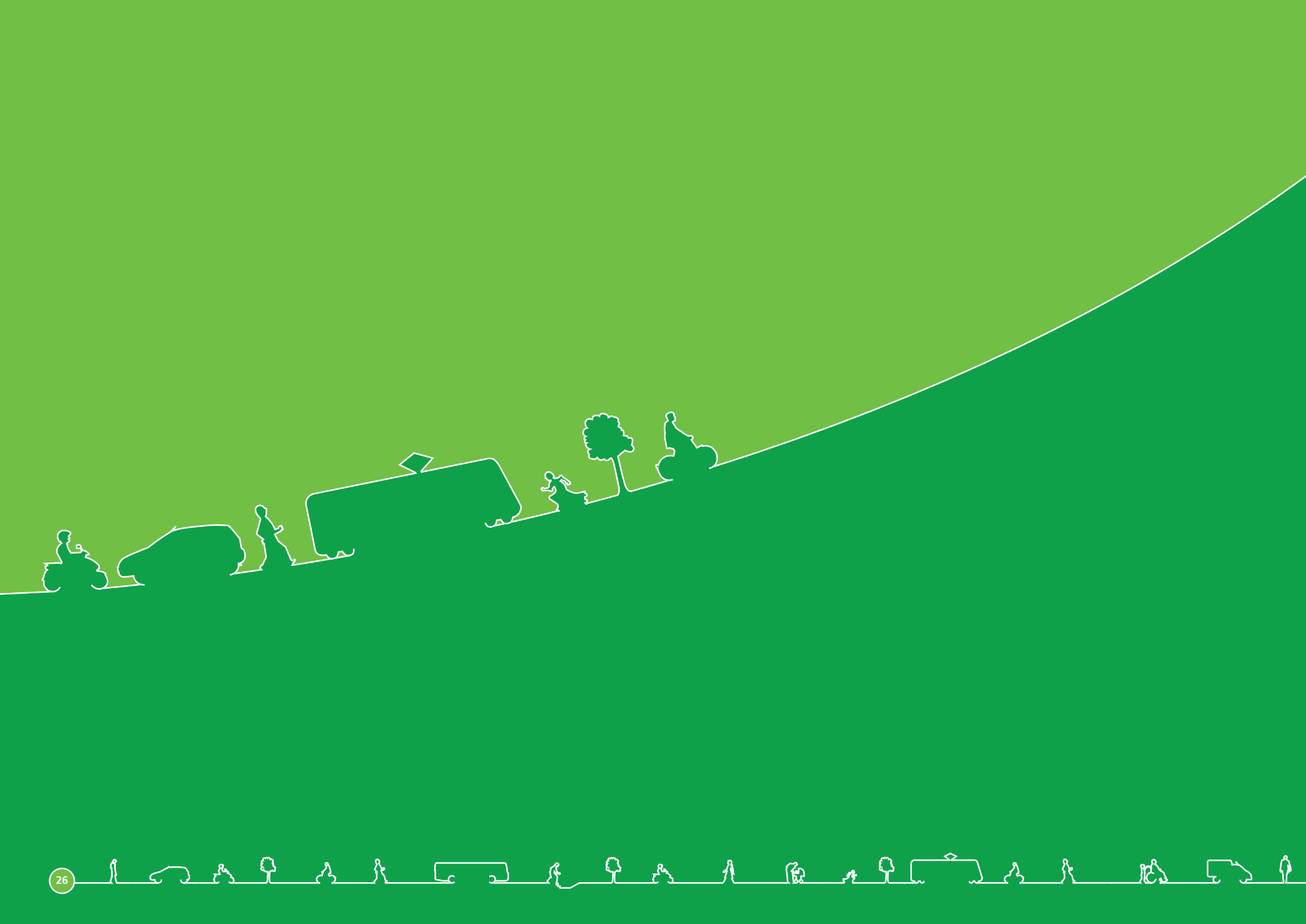
Les entités géographiques utilisées

Outre les découpages administratifs traditionnels et institutionnels (notamment les départements, les intercommunalités et les communes), le PDUIF, tout comme le SDRIF, s'appuie sur le découpage territorial suivant :

- « le cœur de métropole », comprend Paris et les communes dont le bâti est en continuité avec Paris ;
- « l'agglomération centrale », correspond aux grandes polarités entre cœur de métropole et espace rural, et reprend l'unité urbaine de Paris telle que définie par l'INSEE ;
- « les agglomérations des pôles de centralité » correspondent au réseau de villes qui ont vocation à mailler l'espace rural (soit les pôles de centralité proprement dit et les autres agglomérations définies par l'INSEE) ;
- « les bourgs, villages et hameaux » qui correspondent aux autres communes, à caractéristique rurale.

Pour les besoins des analyses de déplacements figurant au PDUIF, le « cœur de métropole » a été défini de manière précise : sont concernées les communes dont le bâti est en continuité avec Paris, qui sont urbanisées (au moins 80 % d'espaces urbanisés au MOS 2008) et denses (au moins 80 habitants + emplois à l'hectare urbain construit).





L'enjeu : pour un équilibre durable entre besoins de mobilité et protection de l'environnement et de la santé

1.1 La mobilité des Franciliens

1.2 La mobilité des non-Franciliens

1.3 Système de transport et conditions de déplacement

1.4 Le transport de marchandises

1.5 La protection de la santé et de l'environnement

1.6 L'équation financière de la mobilité en Île-de-France



Le PDUIF doit assurer un équilibre durable entre les besoins de mobilité des personnes et des biens d'une part, la protection de l'environnement et de la santé et la qualité de vie d'autre part. Les termes de cet enjeu sont détaillés dans le présent chapitre qui aborde successivement :

- la mobilité des Franciliens,
- la mobilité des non-franciliens,
- le système de transport et les conditions de déplacement,
- le transport de marchandises,
- la protection de la santé et de l'environnement,
- l'équation financière de la mobilité.

1.1 La mobilité des Franciliens

● La mobilité aujourd'hui

Pourquoi, où et comment se déplace-t-on en Île-de-France ? L'analyse des pratiques actuelles et des besoins futurs est un préalable indispensable à la définition de politiques de déplacements adaptées à la réalité quotidienne des Franciliens et des visiteurs de notre région.

La connaissance de la mobilité en Île-de-France : les sources d'information

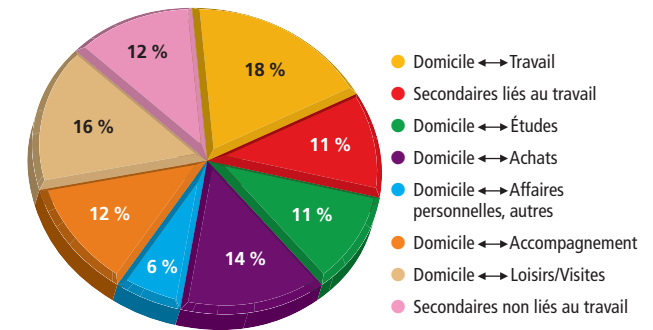
- La dernière Enquête Globale Transport (EGT 2010) a été réalisée entre 2009 et 2011 et pilotée par le STIF en partenariat avec la DRIEA dans le cadre de l'Observatoire de la mobilité en Île-de-France, l'Omnil. Ce sont 18 000 ménages (soit près de 43 000 personnes) qui ont répondu à un questionnaire exhaustif sur leurs déplacements la veille du jour d'enquête. Les précédentes EGT ont été réalisées en 1976, 1983, 1991 et 2001.
- La mesure du trafic dans les réseaux de transport permet de compléter la connaissance des déplacements ; elle intègre aussi les déplacements faits par des non-Franciliens.

Des motifs de déplacements qui se diversifient sous l'effet de l'évolution des modes de vie

Au fil des années, les déplacements d'ordre personnel (loisirs, achats, affaires personnelles) sont devenus de plus en plus nombreux dans la mobilité quotidienne, au point d'être désormais largement majoritaires (60 % des déplacements ne sont liés ni au travail ni aux études). Ces déplacements se font pour beaucoup en dehors des périodes de pointe et conduisent à des flux géographiquement diversifiés.

Sans avoir beaucoup évolué en valeur absolue, les déplacements entre domicile et travail représentent désormais seulement 18 % des déplacements quotidiens des Franciliens. Pour autant, leur influence sur le système de transport reste majeure. Avec les déplacements pour motif « études », ils sont prépondérants aux heures de pointe, concentrés en direction des principaux pôles d'emploi, et contribuent donc très fortement au trafic dimensionnant des infrastructures de transport.

Répartition des motifs de déplacements quotidiens



Source : EGT 2010

La géographie des déplacements en Île-de-France : densité de déplacements en cœur de métropole et concentration des flux au sein des bassins de vie

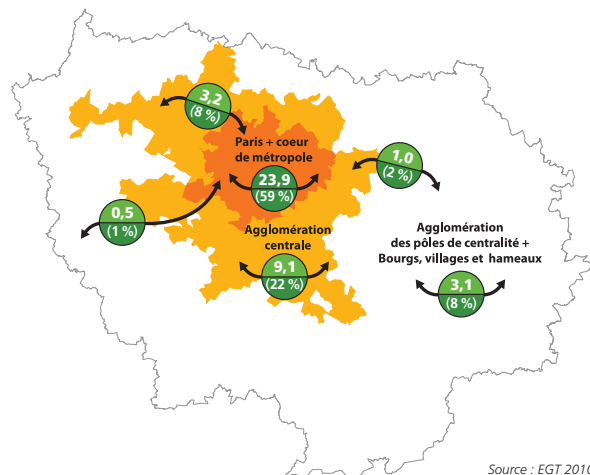
La majorité des déplacements des Franciliens sont liés à Paris, au cœur de métropole et à l'agglomération centrale¹, reflétant en cela la répartition des logements et des emplois au sein de la région. Au recensement de la population de 2009, Paris, le cœur de métropole et l'agglomération centrale regroupent 89 % des habitants et 93 % des emplois de la région (source Insee, RGP 2009).

Les déplacements en banlieue sont caractérisés par leur diversité. Le schéma classique tend à envisager trois catégories de déplacements : les déplacements dans Paris, les déplacements de type radial entre Paris et la banlieue, et les déplacements de rocade en banlieue.

¹ La définition des territoires d'Île-de-France (cœur de métropole, agglomération centrale, autres agglomérations) est précisée dans le préambule.



Les déplacements quotidiens entre les territoires franciliens (Tous modes de déplacement)



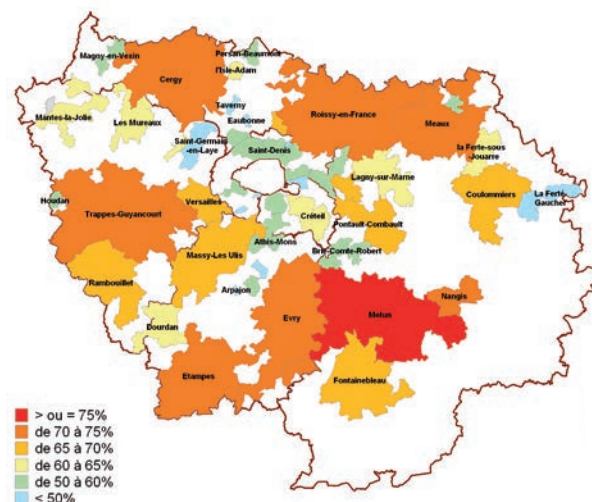
La réalité est plus complexe. Les différents schémas successifs de planification de l'aménagement à l'échelle régionale ont cherché à faire de l'Île-de-France une région polycentrique. De nombreux pôles d'emploi ont été créés et se sont développés en périphérie, notamment dans les villes nouvelles ou les agglomérations des pôles de centralité. Les bassins d'emploi qui regroupent plusieurs dizaines de communes autour d'un pôle urbain central sont devenus des bassins de vie, capables de concentrer la majeure partie des déplacements des personnes qui y habitent. *A contrario*, les déplacements entre bassins de vie sont nettement minoritaires.

La mobilité des Franciliens est, dans les faits, une mobilité à différentes échelles.

Une grande part de la mobilité quotidienne, celle des déplacements pour se rendre à l'école, faire ses achats ou pratiquer une activité de loisirs, est une mobilité de proximité : la portée moyenne de ces déplacements est de l'ordre de 4,4 km (source EGT 2010). En revanche, les déplacements pour se rendre au travail sont en général plus longs (10,3 km). En 2010, 86 % des déplacements des Franciliens ont une portée de moins de 10 km.

Il est à noter enfin qu'au fil des années, les distances parcourues se sont accrues (d'environ 40 % entre les EGT de 1976 et de 2010) sous l'effet de l'étalement urbain et de l'amélioration des performances des réseaux, en particulier routiers. Grâce à cette amélioration des vitesses, le temps passé à se déplacer chaque jour est ainsi resté stable en moyenne pour les Franciliens, autour d'une heure et demie.

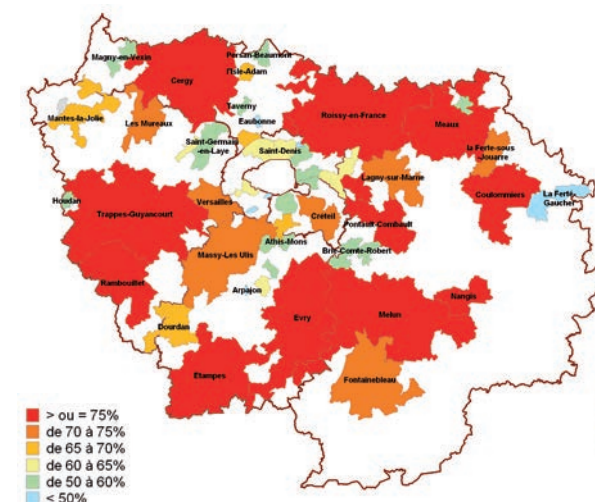
Part des flux internes effectués par les résidents par sous-bassin d'emploi en 2010



Le pourcentage représente la part de déplacement des habitants qui est interne au bassin pour tout motif de déplacement.

Sources : EGT 2010-STIF-OMNIL-DRIEA – Sectorisation : DREIA à partir des pôles UMR Géographie Cités
Fonds de plan : IGN BD Carto – Cartographie : DREIA/SCEP/IDPAT/COM – Mai 2013

Part des flux internes effectués par les résidents par sous-bassin d'emploi en 2010 (hors déplacements domicile ↔ travail)



Le pourcentage représente la part de déplacement des habitants qui est interne au bassin pour tout motif de déplacement.

Sources : EGT 2010-STIF-OMNIL-DRIEA – Sectorisation : DREIA à partir des pôles UMR Géographie Cités
Fonds de plan : IGN BD Carto – Cartographie : DREIA/SCEP/IDPAT/COM – Mai 2013

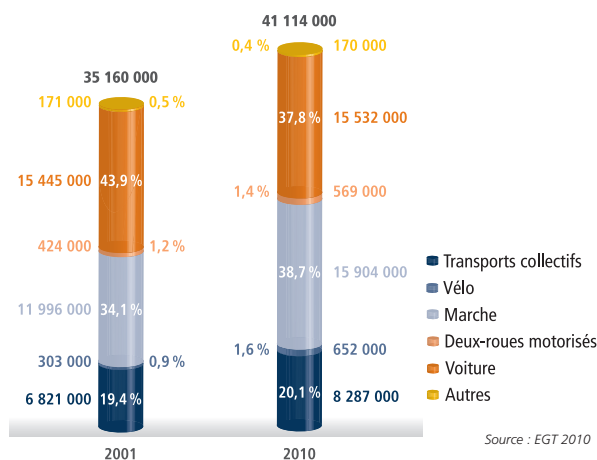
Après des années de croissance de l'usage de la voiture, la mobilité des Franciliens a connu des changements de tendance majeurs ces dernières années

Des années 1970 à 2000, l'évolution de la mobilité en Île-de-France avait été marquée, comme pour toutes les agglomérations françaises, par l'essor de la voiture particulière au détriment des modes de proximité, la marche et le vélo. Ce phénomène s'est expliqué principalement par l'évolution des formes urbaines : la ville dense permet l'utilisation conjuguée des transports collectifs pour les longues distances et de la marche ou du vélo pour les courtes distances. Les formes urbaines moins denses, dominantes dans le périurbain, demeurent le domaine privilégié de la voiture.

Par rapport à l'évolution observée avant 2000, celle constatée dans les années 2000 a été tout autre. Elle constitue une nette inversion de tendance qui s'explique par plusieurs facteurs :

- La croissance urbaine qui a concerné en grande partie la proche couronne, dans des secteurs bien desservis par les transports collectifs ;
- L'évolution des modes de vie liés à la structure de la population francilienne : les femmes et les seniors ont contribué à accroître la croissance de l'usage de la voiture, mais ces phénomènes sociodémographiques forts sont désormais derrière nous ;
- La mise en œuvre de politiques des déplacements plus favorables à l'utilisation des modes alternatifs à la voiture.

Nombres de déplacements quotidiens selon le mode



La marche est le premier mode de déplacement des Franciliens

15,9 millions de déplacements se font chaque jour uniquement à pied, soit 38,7% des déplacements. Il est à noter que les utilisateurs des autres modes de déplacement font aussi une partie de leur déplacement à pied et ne sont pas comptabilisés dans ce volume.

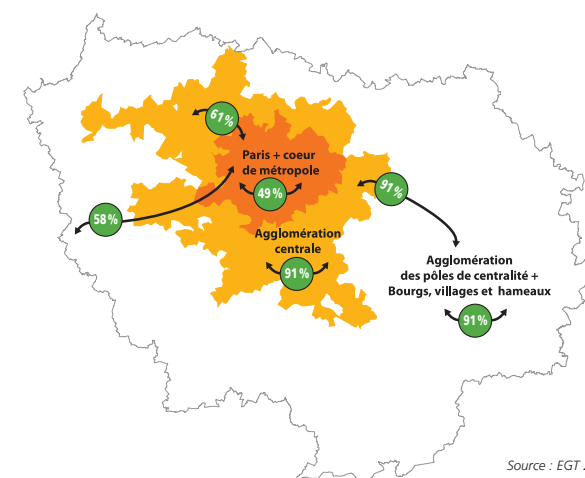
La marche est le mode de déplacement de la proximité. Adaptée aux tissus urbains denses, la pratique de la marche décroît au fur et à mesure que l'on s'éloigne de Paris (52 % des déplacements des Parisiens se font à pied, moins de 30 % en grande Couronne).

On se déplace à pied surtout pour réaliser ses achats quotidiens, se rendre à une activité de loisirs et pour les déplacements domicile-études.

L'usage de la voiture se stabilise

Au cours de la dernière décennie, les déplacements en voiture se sont stabilisés autour de 15,5 millions, un volume en très légère croissance de 0,6 % par rapport à 2001, à comparer à l'évolution globale des déplacements de 17 % sur la même période. La voiture reste toutefois le principal mode motorisé utilisé par les Franciliens.

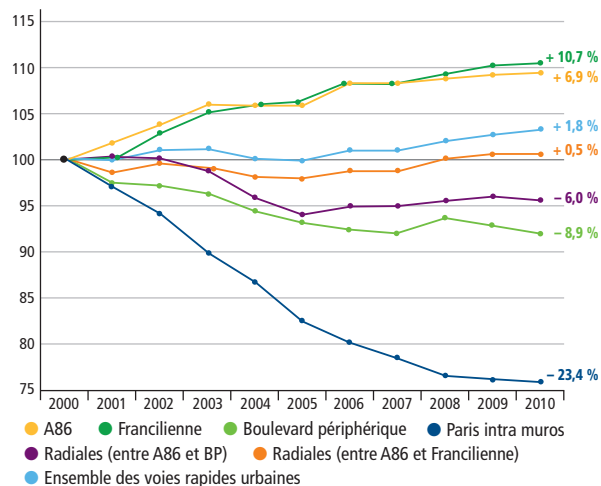
Part de la voiture dans les déplacements motorisés



L'évolution globale cache en réalité des évolutions contradictoires au sein de la région Île-de-France. Les déplacements en voiture ont continué à augmenter fortement dans les territoires les plus éloignés de Paris (origine et destination du trajet situé hors cœur de métropole) et à diminuer partout ailleurs (Paris, cœur de métropole et toutes liaisons en lien avec Paris).



Évolution du trafic des voies rapides urbaines franciliennes et du boulevard périphérique (Base 100 en 2001)



Nota : Véhicules x km de 6h à 20h sur les VRU, véhicules x km par heure de 7h à 21h, ramenés au km d'axe instrumenté sur le BP. Source : DIRIF, réseaux SIRIUS 1 et 2, Ville de Paris

Les déplacements en transports collectifs progressent très fortement

Près de 8,3 millions de déplacements sont effectués en jour ouvrable en transports collectifs, soit une croissance de 21 % par rapport à 2001. La croissance a même été beaucoup plus élevée les jours de week-end (+ 70% le samedi, et +80 % le dimanche).

Les transports collectifs ont vu leurs motifs d'utilisation se diversifier : 51 % des déplacements en transports collectifs se font désormais entre le domicile et le travail ou le lieu d'étude.

Ils sont utilisés majoritairement pour les liaisons radiales entre Paris et la banlieue. 66 % des déplacements entre

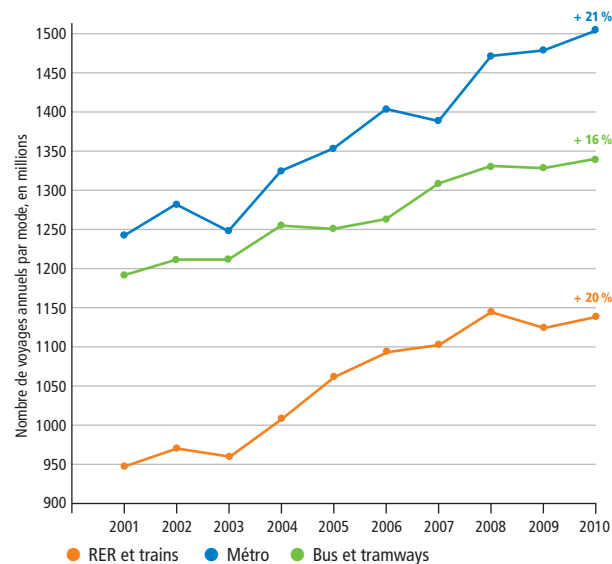
Paris et le cœur de métropole sont effectués en transports collectifs. Entre Paris et l'agglomération centrale, cette part est de 73 %.

En dehors de Paris, les transports collectifs restent très minoritaires mais la situation évolue. Ainsi les deux tiers de la croissance des déplacements en transports collectifs entre 2001 et 2010 sont liés au cœur de métropole.

Cette croissance est observée sur tous les modes de transports collectifs. Elle s'est surtout produite :

- là où la croissance urbaine a été la plus forte ces dernières années, c'est-à-dire en proche couronne
- en relation avec l'évolution de l'offre de transport.

Évolution du trafic des réseaux de transports en commun en nombre de voyages ou d'utilisations



Source : STIF d'après SNCF, RATP, OPTILE

Essor des deux-roues motorisés

Avec 0,6 million de déplacements quotidiens, l'usage des deux-roues motorisés a fortement augmenté entre 2001 et 2010 (+ 34 %). Les déplacements en deux-roues motorisés ont ainsi plus augmenté que ceux réalisés en voiture. L'ensemble des déplacements en modes individuels motorisés a au total augmenté de 0,2 million, soit + 1,5 %.

En zone dense, les deux-roues motorisés ont certainement remplacé une partie des déplacements en voiture. Toutefois, leur croissance concerne aussi les déplacements en grande couronne.

L'essor récent du vélo

Autre phénomène marquant de ce début du XXI^e siècle, le vélo, dont l'usage était devenu confidentiel, connaît un essor important. La croissance de l'usage du vélo a surtout été sensible dans les territoires les plus denses de l'Île-de-France : les Parisiens ont multiplié par trois leurs déplacements par ce mode et les habitants du cœur de métropole par deux.

L'usage du vélo a fortement été encouragé par la mise en place des systèmes de vélos en libre service, en particulier à Paris. Toutefois, la majorité des déplacements sont faits avec des vélos possédés par les ménages.

Et d'ici à 2020 : quelle évolution possible de la mobilité ?

L'évolution de la mobilité résulte à la fois des politiques environnementales et d'aménagement du territoire, des politiques de déplacements et de facteurs exogènes tels que l'évolution des modes de vie et de la structure des ménages ou les évolutions technologiques.

Différents facteurs vont impacter la mobilité d'ici à 2020

L'évolution de la structure urbaine et démographique

La croissance envisagée de la population d'ici à 2020 est fondée sur l'évolution urbaine de l'Île-de-France portée par le SDRIF et sur celle de la structure démographique francilienne. Pour les besoins du PDUIF, elle a été quantifiée par l'IAU Île-de-France.

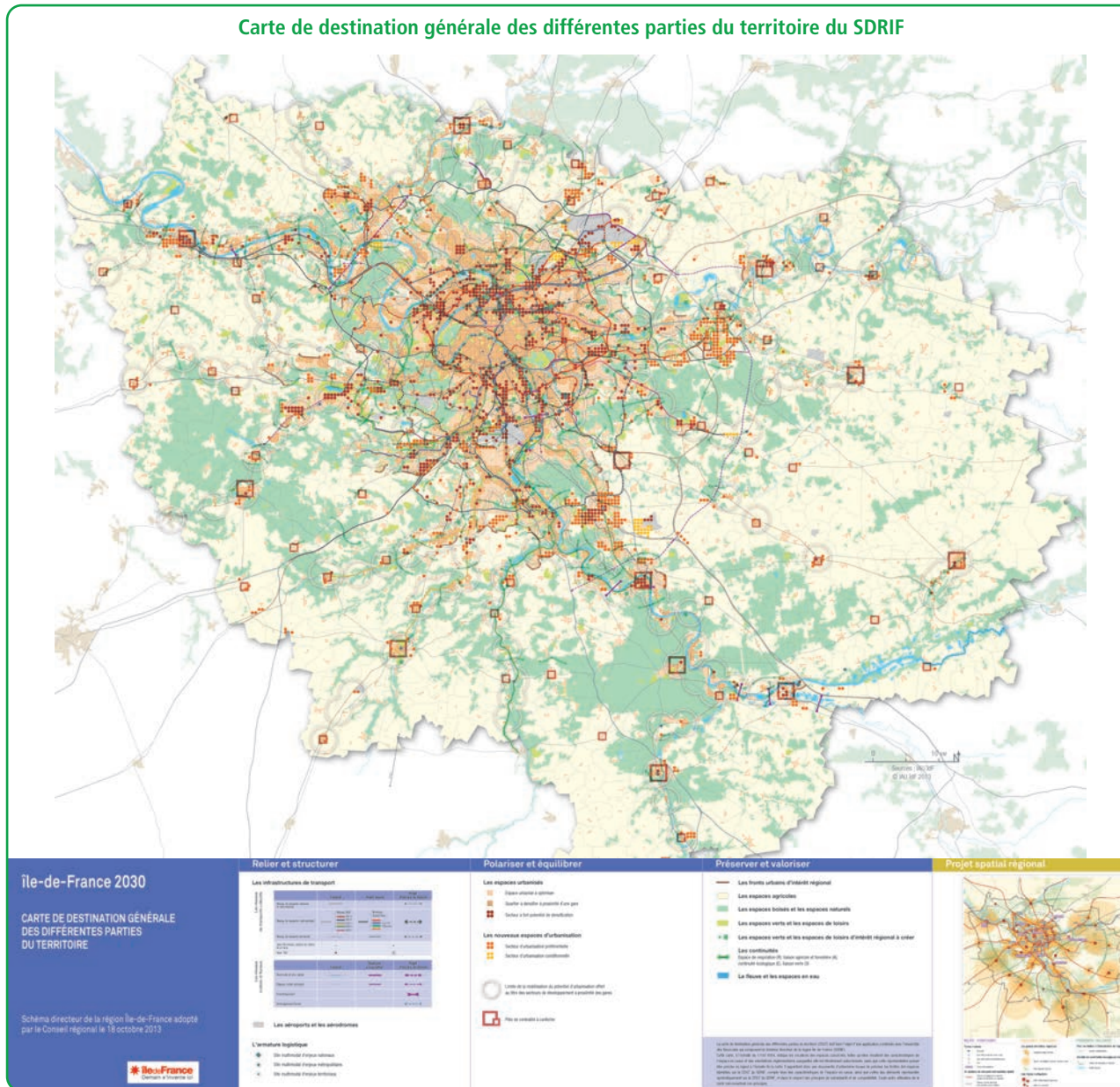
L'évolution du nombre de Franciliens tient compte tout particulièrement :

- du vieillissement de la population ;
- de l'évolution de la structure des ménages ;
- de la poursuite des tendances observées ces dernières années pour les flux migratoires avec le reste de la France et l'étranger.

La croissance des emplois pour l'ensemble de la région est en cohérence avec l'évolution de la population active.

La localisation des populations et des emplois en 2020 découle de ce cadrage global, de leur répartition actuelle et des grands projets de développement urbain prévus dans la région.

Selon ces hypothèses, en 2020, l'Île-de-France totalisera 12,4 millions d'habitants et 5,7 millions d'emplois.



L'évolution de la société

À l'horizon d'une décennie, l'évolution de la société aura des impacts sensibles sur la mobilité, sans pour autant changer fondamentalement ses caractéristiques.

Si les perspectives démographiques prévoient un vieillissement de la population francilienne, celui-ci se traduira surtout par l'augmentation du nombre de personnes âgées de 65 à 75 ans. Cette classe d'âge est encore fortement mobile, mais cette mobilité se différencie de celle des actifs par un usage plus fort de la voiture et des déplacements en dehors des heures de pointe.

L'organisation du travail a connu, ces dernières années, de profondes modifications. Le développement, choisi ou subi, du temps partiel et des horaires décalés a conduit à accroître le besoin de déplacement en dehors des heures de pointe, s'ajoutant ainsi aux déplacements pour motifs personnels, en particulier pour les achats et les loisirs.

Demain, les technologies de l'information et de la communication influenceront certainement le besoin de déplacement, tant dans l'univers du travail que pour les achats, les loisirs et le tourisme. On peut penser a priori qu'elles joueront plutôt dans le sens d'une réduction du besoin de déplacement des personnes (développement du travail à distance et du e-commerce) mais généreront des besoins nouveaux en matière de livraisons.

Il est donc probable que la tendance à la croissance des déplacements en dehors des périodes de pointe (heures creuses de journée, soirée, week-end) observée sur les réseaux, en particulier de transports collectifs, se poursuivra dans les années à venir.

La montée des préoccupations environnementales suscitera aussi des attentes nouvelles et des évolutions de comportements spontanées ou à encourager pour une mobilité plus durable.

La hausse du prix des carburants

Les années 2000 ont été marquées par une forte hausse du prix des carburants. Le prix le plus élevé a été atteint à l'été 2008, autour de 1,50 euro le litre de super sans plomb.

Une telle hausse a bien évidemment des conséquences sur l'utilisation de la voiture particulière qui diffère selon l'existence ou non de modes de déplacement alternatifs. Lorsqu'il existe une alternative, les automobilistes ont tendance à se reporter sur d'autres modes de transport. *A contrario*, en l'absence d'alternative – par exemple pour les résidents des territoires périurbains ou ruraux – on constate plutôt une stabilité des kilométrages parcourus. La hausse des prix conduit dans ce cas à une augmentation de la part des dépenses de carburant dans le budget des ménages (qui peut représenter jusqu'à 12 % de ce budget, taux observé pour les ménages périurbains – moyenne France, source INRETS 2006). Les ménages les moins aisés résidant dans les secteurs périurbains et ruraux s'avèrent ainsi être les plus vulnérables face à la crise énergétique.

Si les prix du pétrole se caractérisent aujourd'hui par une extrême volatilité, une tendance générale à la hausse, conséquence de plusieurs causes structurelles, peut tout de même être observée. D'ici à 2020, le prix des carburants sera orienté à la hausse et connaîtra des périodes plus ou moins longues de prix très élevés.

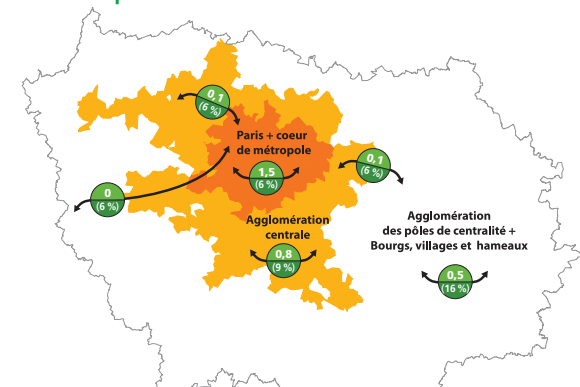
L'hypothèse retenue dans le cadre du PDUIF est celle d'un prix du carburant en 2020 correspondant à celui de l'été 2008 (en monnaie constante).

Une croissance maîtrisée des déplacements à l'horizon 2020

Compte tenu des hypothèses de développement urbain et d'évolution des prix des carburants, le nombre de déplacements en Île-de-France devrait croître d'environ 7 % entre 2010 et 2020 (estimation : modèle de prévision des déplacements du STIF). Cette croissance globale se décline en :

- une forte croissance des déplacements en cœur de métropole et dans l'agglomération centrale ;
- une croissance limitée en valeur absolue dans les agglomérations des pôles de centralité et les bourgs, villages et hameaux.

Évolution des déplacements quotidiens tous modes de déplacements selon les territoires franciliens



En million de déplacements - Source : STIF
Le pourcentage indiqué entre parenthèses correspond à l'évolution des déplacements quotidiens, tous modes de déplacements confondus, entre 2010 et 2020

S'inscrire dans l'anticipation de l'évolution à plus long terme

Si les perspectives d'évolution à 2020 sont bien identifiées, ce qui arrivera au-delà est plus incertain. Seule une démarche prospective est possible à long terme car la variabilité des hypothèses est forte. Toutefois, se projeter à long terme est indispensable pour penser les systèmes de transport de demain, anticiper les besoins, hiérarchiser les choix et rationaliser la dépense.

Le PDUIF s'inscrit ainsi dans une démarche de moyen et long terme. D'ici 2020, la situation ne devrait pas être radicalement différente de celle qu'on connaît aujourd'hui. Si rien n'est fait pour amorcer le changement de tendance dès 2020, la situation pourrait devenir critique à l'horizon 2050 – horizon fixé par le protocole de Kyoto pour atteindre la réduction par quatre des émissions de gaz à effet de serre - notamment au regard de la raréfaction des énergies fossiles.

Les choix qui seront faits lors de la décennie à venir et qui se traduiront par des actions immédiates et concrètes doivent amorcer les solutions de plus long terme dans une perspective de maîtrise de la consommation énergétique.

1.2 La mobilité des non-franciliens

L'Île-de-France est une région très attractive, tant pour le tourisme de loisirs que d'affaires, pour les visiteurs français et étrangers. Elle est d'ailleurs la première destination touristique française et la France la première destination touristique mondiale. Le tourisme est ainsi un secteur majeur de l'économie francilienne.

Il n'existe pas d'enquête comparable à l'Enquête globale transports pour la mobilité des touristes en Île-de-France. Les principales informations sont fournies par le Comité régional du tourisme à partir d'enquêtes auprès des visiteurs passant une ou plusieurs nuits à l'hôtel et de ceux qui arrivent par les gares, les aéroports et les autoroutes.

● L'Île-de-France, une destination pour des motifs de voyage diversifiés

En 2010, les visiteurs français ont effectué 18,5 millions de séjours qui ont généré 60,7 millions de nuitées en Île-de-France. Les visiteurs français viennent pour un quart pour un motif professionnel. Pour ceux qui viennent pour des motifs personnels, ils résident en grande partie en hébergement non marchand (75,8 % en 2010).

Les touristes internationaux ont été à l'origine de 13,3 millions d'arrivées et de 33,8 millions de nuitées hôtelières en 2010. Ils constituent 51 % des nuitées hôtelières. La clientèle internationale est en premier lieu

issue des pays européens. Toutefois les provenances en plus forte croissance sont les clientèles en provenance de Chine, du Proche et Moyen-Orient ainsi que des Amériques.

En termes de répartition au cours de l'année, l'occupation hôtelière est importante toute l'année, les mois d'hiver et le mois d'août sont un peu moins fréquentés que les autres.

● Des flux de déplacements concentrés dans Paris et en quelques points localisés de l'Île-de-France

Les déplacements des visiteurs sont en premier lieu en relation avec leur point d'arrivée et de départ de la région. Les gares, en particulier, les gares TGV et les aéroports Roissy Charles de Gaulle et Orly sont des points majeurs.

Au sein de l'Île-de-France, les déplacements des visiteurs sont aussi en lien avec leur lieu de résidence. Pour la clientèle française résidant chez l'habitant, les lieux de résidence sont donc comparables à la répartition de la population dans la région. Pour les clientèles résidant à l'hôtel, qu'elles soient françaises ou étrangères, Paris concentre une très forte proportion des nuitées hôtelières.



La fréquentation hôtelière à Paris Île-de-France

- Près de 50 % des arrivées
- Entre 6 et 15 % des arrivées
- Entre 4 et 6 % des arrivées



Sources : L'essentiel de l'activité touristique de la destination Paris Île-de-France 2011, CRT Paris Île-de-France – DGCS – INSEE (données collectées sur l'année 2010).

Concernant les destinations des visiteurs, l'offre culturelle francilienne joue un rôle attractif majeur pour les visiteurs venus pour motifs personnels. Les lieux de destinations loisir ayant accueilli plus d'un million de visiteurs en 2010 sont tous situés dans Paris à l'exception de Disneyland® Paris (site le plus fréquenté avec 15 millions de visiteurs annuels ce chiffre incluant aussi la clientèle francilienne) et du Château de Versailles.

En matière de déplacements professionnels, outre les lieux d'emploi tertiaire de l'Île-de-France, les rencontres et salons professionnels attirent nombre de visiteurs. La majeure partie des sites concernés sont situés dans Paris et le long de l'axe Paris – Roissy-Charles-de-Gaulle.

● Un impact globalement limité sur le système de transport francilien

Le nombre de visiteurs dans la région étant assez homogène selon les périodes de l'année, les visiteurs ne représentent finalement un jour donné qu'une part modeste des personnes présentes dans la région comparés aux 11,6 millions de Franciliens et des déplacements réalisés comparés aux 41 millions de déplacements quotidiens franciliens.

Le système de transport est donc globalement capable d'absorber ces flux supplémentaires. En revanche, l'importance du nombre de visiteurs nécessite d'apporter des réponses adaptées pour l'accès aux aéroports et aux gares (en particulier gares TGV) et aux lieux attracteurs majeurs, qu'ils soient de loisirs ou d'affaires, en tenant compte de leurs périodes de fonctionnement.

Pour les déplacements au sein de la région, les transports collectifs sont fortement utilisés par les visiteurs étrangers. Parmi les différents modes de transports collectifs, le métro est le plus emprunté, le bus celui qui l'est le moins.

La destination Paris-Île-de-France bénéficie d'un taux de satisfaction élevé des visiteurs de manière générale avec pour la clientèle internationale un taux de satisfaction de 90% pour l'accessibilité et les transports. Les attentes des visiteurs portent non pas sur le développement de l'offre mais sur une plus grande facilité à utiliser les réseaux de transports collectifs notamment pour ceux qui ne parlent pas français ou viennent pour la première fois. Une signalétique mieux adaptée et une meilleure information pour savoir quel titre de transport acheter sont les demandes principales. Ces demandes trouvent écho dans les actions concernant les transports collectifs du PDUIF.

Concernant l'impact des visiteurs sur l'utilisation du réseau routier, l'utilisation des autocars de tourisme pour la visite de l'Île-de-France pose de manière localisée le problème de leur stationnement et de la pose-dépose, en particulier dans certains quartiers de Paris, où 10 à 20% des touristes sont transportés en autocar. Le traitement de ces questions relève d'une organisation au niveau local, pour la mise en œuvre d'actions adaptées.

1.3 Système de transport et conditions de déplacement

Comparé à celui d'autres métropoles internationales, le système de transport de l'Île-de-France constitue depuis longtemps un atout de la région. En effet, les politiques publiques d'aménagement du territoire successivement mises en œuvre dans la région ont toujours inclus un important volet transport, conduisant à développer un réseau conséquent d'infrastructures routières et de transports collectifs.

Cependant, force est de constater qu'il existe aujourd'hui des faiblesses dans ce système dont les conséquences s'expriment en termes de qualité des conditions de déplacement, mais aussi de cohésion sociale et d'attractivité économique de l'Île-de-France. Sans une politique forte pour y remédier, l'évolution de la mobilité attendue d'ici 2020 risquerait d'accentuer ces difficultés.

Le panorama synthétique dressé ici est complété, dans le chapitre 3 consacré aux défis du PDUIF, par des éléments plus spécifiques à chaque champ des politiques des déplacements.

● L'adéquation du système de transport aux besoins de déplacement

Le réseau routier francilien, et en particulier le réseau autoroutier, est caractérisé sur la quasi-totalité du territoire par un fort maillage de liaisons radiales et de rocadés. Son développement a concentré une très grande part du budget de réalisation des infrastructures de transport depuis les années 1960. Il offre des relations entre tous points de la région à tout moment de la journée et apporte globalement une réponse adaptée aux différentes échelles de déplacement. Sur certains territoires cependant,

quelques maillons sont encore manquants et l'absence de niveau intermédiaire de voirie est source de difficultés : le réseau de voies rapides urbaines est utilisé pour des flux de déplacements de proximité qui viennent s'ajouter aux flux de plus longue distance.

Pour les transports collectifs, l'offre est déterminée par les lignes de RER, de trains, de métro, de tramway ou de bus mises en place. La configuration des infrastructures de transports collectifs est encore trop essentiellement radiale, même si les projets mis en service ces dernières années constituent l'amorce d'un maillage en banlieue (lignes de tramway ou de sites propres pour autobus). En dehors de Paris, l'essentiel du réseau est donc constitué de lignes de bus qui permettent de se déplacer d'un territoire à un autre et au sein des bassins de vie. Au vu de l'importance des flux de déplacements non liés à Paris, on mesure l'effort qu'il reste à faire pour améliorer les conditions de réalisation de ces déplacements.

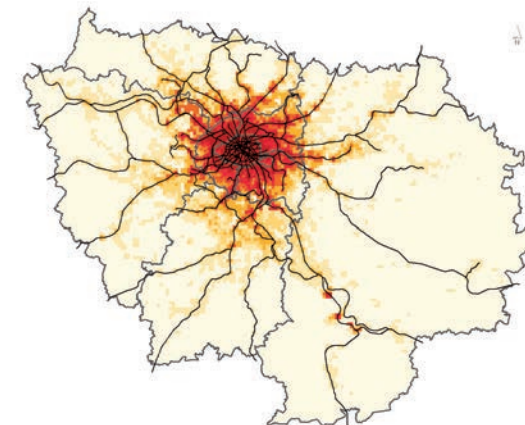
Par ailleurs, pour des territoires de nature comparable, la performance des réseaux devrait être aussi équivalente que possible. Ce n'est en réalité pas toujours le cas, et plusieurs pôles d'emploi ou secteurs résidentiels nécessitent une amélioration de leur accessibilité par les transports collectifs.

D'ici 2020, les besoins de déplacements vont évoluer en fonction du développement urbain. Le projet spatial régional du SDRIF s'appuie sur une agglomération centrale compacte notamment dans son cœur, et un ensemble de pôles autonomes, hors agglomération centrale, maillant le territoire. Les réseaux actuels devront s'adapter aux besoins accrus de déplacement dans des territoires déjà denses et faciliter la confortation des bassins de vie.

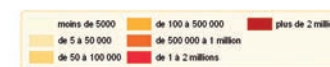
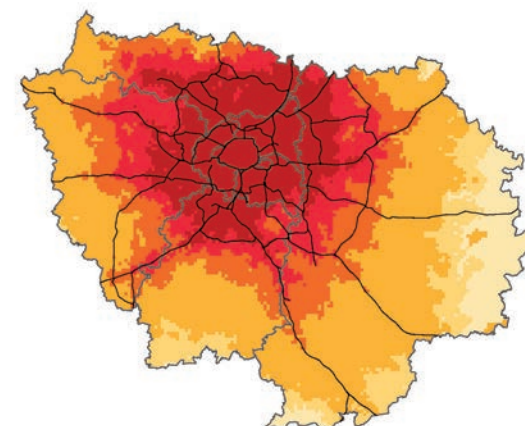
Par ailleurs, la diversification des motifs de déplacements et l'évolution des modes de vie conduisent aussi à une évolution des périodes de déplacement. Les

Nombre d'emplois accessibles en moins d'une heure depuis tous points de la Région Île-de-France : comparaison de la performance des réseaux de transports collectifs et routiers en 2009

Emplois accessibles en transports collectifs en 60 minutes



Emplois accessibles en véhicule particulier en 60 minutes



0 10 20 km

Source : STIF 2010 - Atlas de la Région Île-de-France © STIF - décembre 2010



heures de pointe restent évidemment très marquées, mais les heures traditionnellement creuses de journée ou de soirée connaissent une forte augmentation de la demande de déplacement. Les périodes de vacances scolaires connaissent le même type d'évolution.

Cet étalement des périodes de déplacement est favorable à l'usage de la voiture : les réseaux routiers offrent en effet un service de qualité hors périodes de pointe, alors qu'une adaptation forte de l'offre en transports collectifs est nécessaire pour répondre à une demande accrue en heures creuses.

● Les conditions de déplacement influent sur les pratiques de mobilité et la qualité de vie

Les déplacements et les transports influent d'autant plus sur la qualité de vie que les Franciliens passent en moyenne une heure et demie par jour à se déplacer et, pour 27 % d'entre eux, plus de deux heures.

La qualité de service, un enjeu majeur pour des réseaux fortement sollicités

Améliorer la qualité de service des réseaux de transport est un des axes principaux des actions mises en œuvre ces dernières années. Cependant, face à la croissance continue du trafic, l'effort à fournir en la matière est extrêmement conséquent.

Pour les réseaux de transports collectifs, l'action a porté sur l'amélioration des conditions d'intermodalité, notamment sous l'impulsion du PDUIF de 2000. Mais d'autres aspects de la qualité de service nécessitent désormais une intervention massive. Aux exigences accrues des voyageurs s'ajoute la nécessité de faire face à un sous-investissement patent, dans les années 1990, concernant les matériels roulants ferroviaires.

La très forte croissance du trafic constatée de manière continue depuis 1996 est en elle-même source de difficultés supplémentaires : elle a révélé la fragilité des modes d'exploitation et la vétusté des installations. Des solutions d'envergure doivent être mises en œuvre pour réduire la saturation et restaurer la régularité.

Pour les déplacements automobiles, la qualité de service est pour beaucoup liée à celle des véhicules qui connaissent un renouvellement continu. La comparaison avec les transports collectifs ne fait que renforcer la nécessité d'une modernisation permanente de ces derniers. La principale difficulté concerne la congestion des réseaux routiers. Les secteurs actuellement les plus congestionnés sont :

- les radiales comprises entre l'A86 et le boulevard périphérique du fait notamment de leur insertion difficile sur le périphérique ;
- l'A86 du fait de sections communes avec les radiales (tronc commun avec l'A4 et l'A3) et de multiples raccordements avec la voirie à caractère structurant et autoroutière.

La résorption des points durs et le maintien d'un bon niveau global de fonctionnement sont à rechercher. Cependant, seul le développement massif des réseaux de transports collectifs permettra de limiter la progression de cette congestion dans le souci d'éviter la consommation d'espace tant urbain que naturel.

Le partage de l'espace public, un élément essentiel dans le choix des pratiques de déplacements

La qualité de vie en ville passe aussi par un environnement urbain apaisant. L'occupation désordonnée de l'espace public, les nuisances environnementales, so-

nores ou olfactives provoquées par de nombreux modes de transport nuisent à la qualité de vie de ceux qui se déplacent, mais aussi plus généralement des riverains.

L'espace public forme la trame de la ville. Lieu des déplacements par excellence, il est aussi au centre des pratiques sociales et de la perception de la ville. Les arbitrages et les choix faits par la collectivité dans sa conception, dans son partage au profit de tel ou tel usage, ainsi que dans son entretien et sa mise en valeur sont fondamentaux pour les pratiques de mobilité.

L'espace public est le lieu de rencontre de l'ensemble des pratiques de déplacement :

- les modes individuels motorisés (voiture, deux-roues motorisés) occupent aujourd'hui une place prépondérante dans l'espace public tant en circulant qu'en stationnant ;
- les transports collectifs peuvent bénéficier d'espaces dédiés (couloirs de bus, sites propres). Les arrêts de bus, les stations de tramway et les gares routières sont autant d'équipements à intégrer dans l'espace public ;
- les taxis peuvent, dans certains cas, circuler dans les couloirs de bus. Leurs stations sont aussi à intégrer dans l'espace public ;
- le piéton est l'utilisateur des trottoirs mais aussi des traversées de chaussée qui sont autant d'espaces à rendre accessibles aux personnes à mobilité réduite ;
- le vélo se mêle à la circulation générale ou bénéficie d'aménagements spécifiques (pistes, bandes cyclables) ;
- les véhicules de transport de marchandises doivent avoir leur place dans l'espace public pour assurer la bonne cir-



culatation et la livraison de ces biens. La localisation et le respect des zones de livraison font aussi partie des réflexions à intégrer au partage de l'espace public.

Or, l'espace public est un espace limité, particulièrement en ville. C'est donc bien souvent un lieu de conflits d'usages entre ces différentes fonctions qui *de facto* rend difficile voire parfois impossible l'usage des modes actifs, marche ou vélo.

● Les Franciliens ne sont pas tous égaux dans l'accès à la mobilité

Le droit à la mobilité pour tous est inscrit dans le Code des transports.

« Article L. 1111-1 : Le système des transports doit satisfaire les besoins des usagers et rendre effectif le droit qu'a toute personne, y compris celle dont la mobilité est réduite ou souffrant d'un handicap, de se déplacer et la liberté d'en choisir les moyens ainsi que la faculté qui lui est reconnue d'exécuter elle-même le transport de ses biens ou de le confier à l'organisme ou à l'entreprise de son choix. La mise en œuvre de cet objectif s'effectue dans les conditions économiques, sociales et environnementales les plus avantageuses pour la collectivité et dans le respect des objectifs de limitation ou de réduction des risques, accidents, nuisances, notamment sonores, émissions de polluants et de gaz à effet de serre.

Article L. 1111-2 : La mise en œuvre progressive du droit au transport permet à l'usager de se déplacer dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité, de prix et de coût pour la collectivité, notamment par l'utilisation d'un moyen de transport ouvert au public. »

Il s'agit d'un enjeu majeur pour l'Île-de-France, car tous les Franciliens sont encore loin d'être égaux face aux conditions d'accès à la mobilité.

L'accès à la mobilité des populations en difficulté sociale

Les disparités sociales sont grandes en Île-de-France, et la part de population en difficulté est loin d'être négligeable :

- un Francilien sur dix vit en dessous du seuil de pauvreté² ;
- 12 % des Franciliens vivent en zone urbaine sensible ;
- 1 million de Franciliens sont éligibles à la tarification solidarité transport.

Ces populations fragiles disposent d'un accès à la voiture plus faible que la moyenne et présentent souvent des besoins de déplacement « atypiques » : travail en horaires décalés ou dans des zones excentrées mal desservies en transports collectifs. Hors Paris, 21 % des ménages franciliens ne sont pas motorisés ; pour les ménages les moins riches (dont les revenus mensuels s'élèvent à moins de 1600 € par mois, soit 22% des ménages franciliens hors Paris), ce taux s'élève à 52 % (source EGT 2010).

Adapter les systèmes de transport pour qu'ils répondent en priorité à ces populations est indispensable. Privilégier le développement des transports collectifs dans ces secteurs sensibles ainsi que l'émergence de services de mobilité adaptés doit permettre de lever une partie des difficultés rencontrées par ces populations dans

leur accès à l'emploi, à la formation ou aux équipements culturels et de loisirs. La géographie prioritaire portée par le SDRIF (cf. encadré page suivante) identifie les territoires qui doivent être concernés par des actions spécifiques.

Certains territoires concernent des quartiers prioritaires de la politique de la ville pour lesquels l'article 1^{er} de la loi n°2014-173 du 21 février 2014 de programmation pour la ville et la cohésion urbaine vise notamment à « favoriser la pleine intégration de ces quartiers dans leur unité urbaine, en accentuant leur accessibilité en transport en commun ». L'amélioration de l'offre de mobilité en Île-de-France doit contribuer à réduire l'enclavement géographique qui caractérise souvent ces quartiers.

L'accès à la mobilité des personnes à mobilité réduite

Une partie importante de la population rencontre des difficultés à se déplacer. Il s'agit en premier lieu des personnes handicapées mais aussi des personnes âgées, des personnes qui souffrent temporairement de difficultés de locomotion, qui transportent des bagages ou objets, qui sont accompagnées de jeunes enfants, etc.

Bien que 30 à 40 % de la population francilienne soit concernée, les réseaux sont encore loin d'être accessibles même si des efforts importants ont été consentis, ces dernières années, dans les transports collectifs et sur la voirie dans certaines communes. Les conditions de déplacement restent donc encore trop souvent un frein à la mobilité (l'annexe accessibilité du PDUIF détaille précisément l'état de la situation en 2010).

2. Source : Préfecture de région, Région Île-de-France. Une personne est considérée comme pauvre lorsque son niveau de vie est inférieur au seuil de pauvreté, fixé à 60 % du niveau de vie médian national (comme le veut la convention en vigueur dans l'Union européenne).



Des territoires à enjeux en Île-de-France : la géographie stratégique du SDRIF

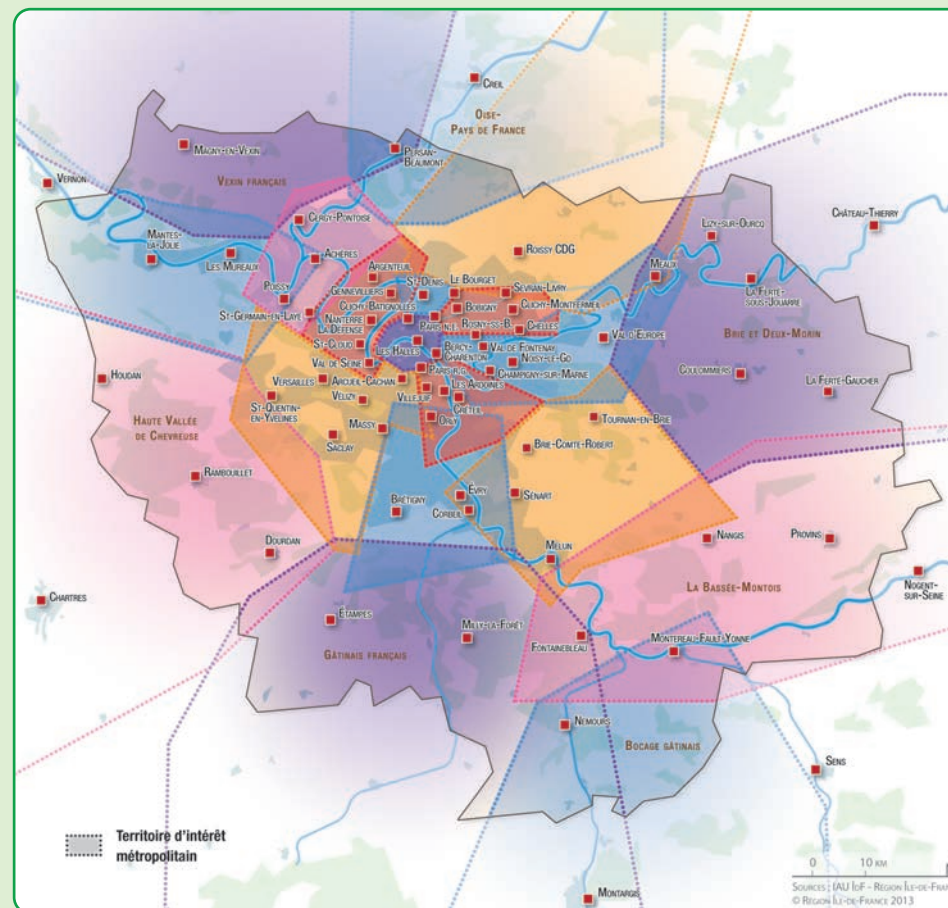
« Le projet spatial régional Île-de-France 2030 propose une organisation renouvelée de l'espace francilien. Pour le concrétiser, la définition d'une géographie stratégique identifie les espaces où il est nécessaire de garantir plus particulièrement la cohérence dans l'action tant locale que régionale, et de concrétiser des moyens pour répondre au projet spatial.

Les Territoires d'intérêt métropolitain (TIM) sont déclinés du projet spatial régional et de la carte de destination générale des différentes parties du territoire. Sur ces territoires se posent des enjeux de développement et d'aménagement à l'échelle d'un bassin de vie. Ces TIM correspondent à des secteurs présentant de fortes potentialités de développement.

Outre le contrat de projets État-Région et les contrats particuliers Région-Départements, plusieurs dispositifs partenariaux permettront la mise en œuvre des grands projets d'aménagement prévus dans les TIM, notamment les contrats de développement territorial (CDT), les chartes aménagement – transport, les conventions d'aménagement au titre du « Grand projet 3 » du contrat de projet État / Région et les Pactes pour l'emploi, la formation et le développement économique. »

Les quatorze TIM identifiés par le SDRIF

- Paris : la capitale au cœur du système francilien
- Plaine Saint-Denis : un développement à conforter
- Le Grand Roissy : un pôle de développement majeur, où concilier attractivité internationale, réduction des nuisances et valorisation agricole
- Du canal de l'Ourcq à Clichy-Montfermeil : des potentiels de densification à recomposer en coeur de métropole
- La vallée de la Marne : ancrer un nouveau développement dans l'Est parisien
- Grand Orly, Seine-Amont et Plaine centrale du Val-de-Marne : faire des grands équipements métropolitains le support d'un urbanisme durable
- Melun Val-de-Seine - Sénart : une vallée qui se structure, une polarité qui s'affirme
- Montreuil Seine et Loing : une confluence ouverte sur le Bassin parisien
- Centre Essonne Seine Orge : une polarité du sud francilien à conforter
- La Défense et la vallée de la Seine, du Val-de-Seine à la Boucle Nord : un pôle économique majeur qui doit offrir une plus grande mixité
- Confluence Seine – Oise : un pôle d'envergure interrégionale à constituer entre coeur de métropole et Seine-Aval
- La Vallée aval de la Seine : un territoire interrégional de transition
- Vexin français, Oise Pays de France, vallée de Chevreuse et Gâtinais français, Bocage gâtinais, Brie et Deux-Morin : des espaces naturels remarquables pour la région métropolitaine



1.4 Le transport de marchandises

● Quelques repères sur le transport de marchandises

Le transport et la livraison des marchandises sont des éléments fondamentaux de l'activité économique. Ils participent à la création de la richesse francilienne et à la satisfaction des besoins de consommation.

En 2010, l'Île-de-France a généré des flux de marchandises à hauteur de 221 millions de tonnes, auxquels s'ajoutent les flux de transit et des flux de marchandises en import/export avec des pays étrangers.

La majeure partie des flux de marchandises qui concernent l'Île-de-France ont leur origine ou leur destination dans la région. Il s'agit des marchandises produites en Île-de-France, des biens nécessaires à la consommation finale de ses habitants ou à l'activité économique, ainsi que des marchandises reconditionnées dans la région.

Stratégiquement positionnée par rapport aux réseaux de transport aussi bien routiers que ferroviaires – qui arrivent en étoile en Île-de-France –, la région supporte également des flux de transit, bien qu'ils soient minoritaires par rapport aux flux qui y trouvent leur origine ou leur destination.

Les flux en origine ou à destination de l'Île-de-France correspondent principalement au transport de matériaux de construction (40 % des tonnes transportées par la route ou le fleuve en Île-de-France), de produits manufacturés (31 %), de produits agricoles (9 %) et de produits alimentaires (9 %).

Mode majoritaire, la route transporte 90 % des tonnages, le fluvial 5 % et le fret ferroviaire 5 %. Ces chiffres concernent le transport de marchandises effectué par les professionnels du secteur.

En effet, une partie des marchandises reste transportée par les consommateurs eux-mêmes lors de leurs déplacements pour motifs d'achats, déplacements désormais pour partie remplacés par la livraison à domicile, notamment par le biais des achats sur Internet (e-commerce).

Le besoin de transport de marchandises en Île-de-France : des flux de natures diverses

Le transport de marchandises répond à plusieurs besoins :

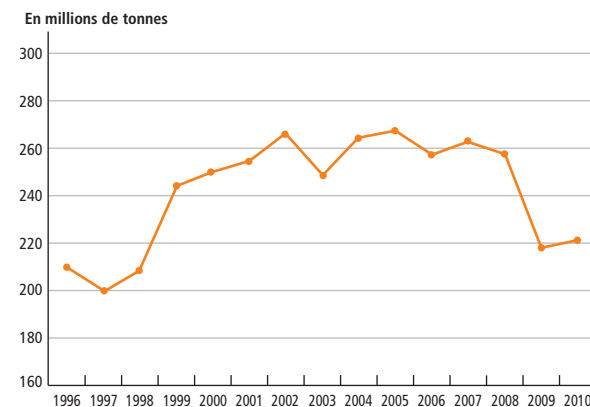
- transporter les produits et biens nécessaires à la consommation finale des ménages ou des entreprises localisés en Île-de-France ;
- transporter des biens produits en Île-de-France par l'industrie ou l'agriculture francilienne, par exemple ;
- transporter des produits pour qu'ils soient reconditionnés en Île-de-France. Située au carrefour de nombreuses voies de communication (routes, voies ferrées, voies navigables), la région accueille des plateformes logistiques importantes permettant de procéder au groupage/dégroupage des marchandises. Ces plateformes fonctionnent comme des plaques tournantes pour le transport de marchandises. Leur localisation en Île-de-France est bénéfique pour l'économie régionale car génératrice d'emplois.

La nature de l'activité logistique est différente selon l'endroit où l'on se situe dans la région. Ainsi, dans le cœur de métropole et Paris, le transport de marchandises a surtout pour objectif la livraison au consommateur final : c'est la livraison en ville, qui pose la question de l'organisation du dernier kilomètre et repose aujourd'hui quasi exclusivement sur le mode routier. Ailleurs dans la région, le transport de marchandises est davantage lié à l'approvisionnement des sites logistiques.

● Quelle évolution à venir ?

En matière de transport de marchandises, il n'existe pas d'approche prévisionnelle spécifique à l'Île-de-France. L'évolution récente des tonnages transportés étant difficile à interpréter entre effets conjoncturels liés à la crise économique et effets structurels, il est compliqué de déterminer des facteurs explicatifs des évolutions observées. De plus, le transport de marchandises en Île-de-France ne dépend pas uniquement de la situation économique de la région ou de ses besoins de consommation. L'aménagement d'infrastructures permettant le transport de marchandises en relation avec l'Île-de-France aura aussi une influence forte sur l'activité logistique de la région.

Évolution annuelle du trafic de marchandises ayant son origine et/ou sa destination en Île-de-France (trafic international exclu)



Source : SITRAM et SNCF

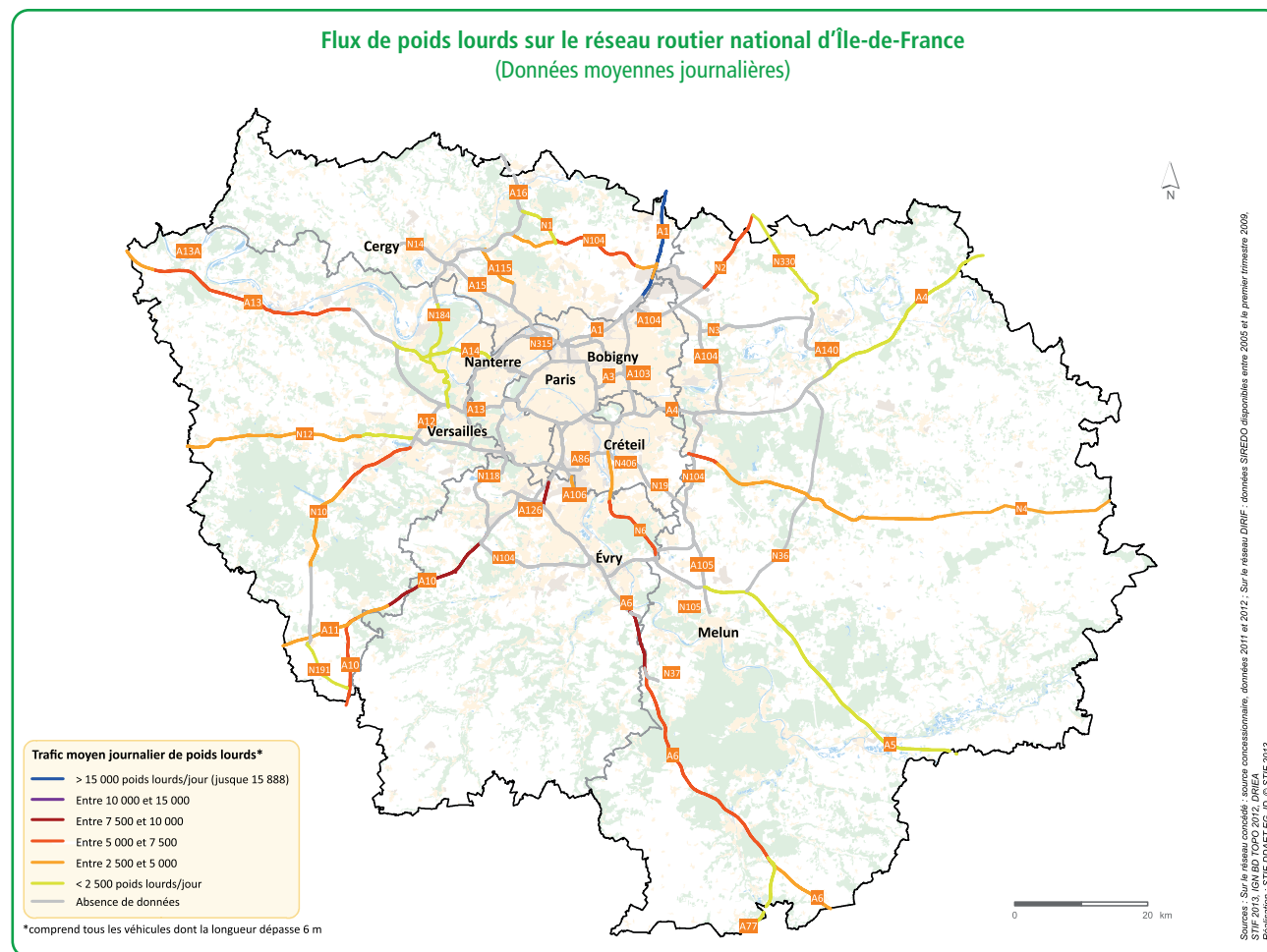


Pour les années à venir, est retenue l'hypothèse selon laquelle les trafics internes à l'Île-de-France resteront stables, tandis que ceux en échange avec elle évolueront comme la population et les emplois de la région, soit une croissance d'environ 0,5 % par an. Cette hypothèse est en-dessous de la croissance observée depuis 1996 (environ + 0,9 % par an), mais plausible par rapport à l'évolution récente.

Le transport par la route : un mode dominant qui s'ajoute aux trafics des véhicules particuliers

Jusqu'à la baisse observée en 2008, la tendance du transport routier était plutôt à une hausse modérée des volumes transportés : les flux de poids lourds internes à l'Île-de-France sont stables et les échanges entre la région et l'extérieur en augmentation.

Sur le réseau routier national, la part des poids lourds peut localement atteindre près du tiers des véhicules pour un jour donné (sur la RN 4 en Seine-et-Marne par exemple). Le flux journalier de poids lourds le plus élevé est observé sur la Francilienne avec près de 15 600 poids lourds par jour.



Le transport par voie navigable : un potentiel important de développement

En 2010, 14,6 millions de tonnes de marchandises, soit 7 % des flux internes ou en échange avec l'Île-de-France, ont été acheminées par voie d'eau.

Les produits de la filière bâtiment et travaux publics en particulier les granulats représentent, en 2010, 60 % des trafics de Ports de Paris (en tonnes) et resteront toujours prépondérants dans les volumes transportés par voie d'eau en Île-de-France.

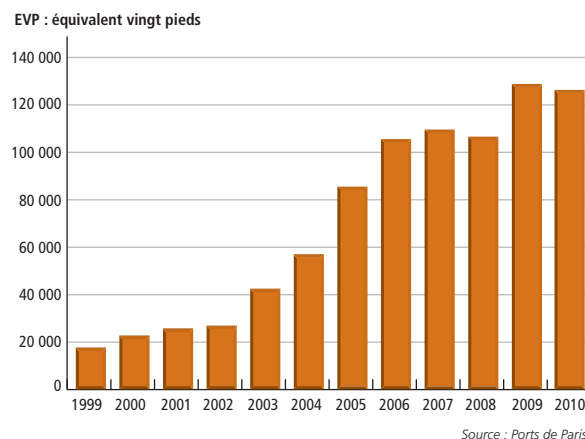
Certains filières, de moindre importance ou marginales en 2010, pourraient se développer à l'avenir :

- le transport de conteneurs (6 % des tonnes traitées par Ports de Paris, en forte croissance depuis dix ans)
- le transport lié à l'industrie automobile (0,1 % des tonnes)
- le transport de déchets et de produits valorisables en croissance depuis 2005
- le transport de colis lourds et encombrant (correspondant aux transports exceptionnels sur la route).

Ce développement se fera en particulier en relation avec la mise en service de nouveaux terminaux à conteneurs réalisés dans le cadre du projet Port 2000 au Havre et, d'autre part, avec la réalisation d'une liaison fluviale à grand gabarit vers le Nord de l'Europe.

Le développement du transport fluvial en général, et du transport de conteneurs en particulier, souligne l'enjeu du maintien et du développement d'infrastructures portuaires et de sites multimodaux.

Trafic fluvial de conteneurs Ports de Gennevilliers, Bonneauil et Limay



Le transport ferroviaire : un développement contraint par les capacités du réseau ferré

La région Île-de-France se situe au cœur du réseau ferré français de par l'organisation historique qui a fait converger les lignes radiales vers la région capitale, lignes par la suite reliées entre elles par la Grande Ceinture.

Si cette situation confère à l'Île-de-France une place de choix dans les échanges nationaux et européens, elle conduit cependant, le plus souvent, à faire coexister les circulations fret avec les circulations de voyageurs sur des infrastructures fortement sollicitées.

La cohabitation du fret, de la desserte des voyageurs interne à la région (Transilien), de liaisons interrégionales, grandes lignes et TGV, met le système ferroviaire à rude épreuve. Cette mixité des trafics est aujourd'hui à l'origine d'une dégradation de la qualité de service tant sur les services de fret que sur le transport de personnes.

Le développement du transport par voie ferrée ne pourra se faire que dans la recherche de solutions permettant d'améliorer les conditions de mixité des circulations fret et voyageurs.

1.4 La protection de la santé et de l'environnement

La protection de l'environnement et de la santé constitue un enjeu majeur pris en compte, tout au long du processus d'élaboration du PDUIF, via la démarche d'évaluation stratégique environnementale. En premier lieu, cette démarche a permis d'identifier les atouts et les faiblesses de la région Île-de-France sur le plan environnemental au travers de l'étude de l'état initial de l'environnement. Puis, grâce à l'analyse des impacts potentiels du PDUIF sur l'environnement, elle a permis de faire évoluer le contenu du plan afin de mieux intégrer les problématiques environnementales.

Les transports ont un impact important sur la santé des populations. L'insécurité routière est la cause directe de blessures, handicaps et morts prématurées. La santé de la population est aussi très fortement liée à la qualité de l'environnement, notamment au travers de la pollution de l'air, des sols et de l'eau, ainsi que des nuisances sonores. Les impacts sanitaires de la pollution atmosphérique et du bruit sont désormais reconnus. Ainsi, il n'existe aucun seuil en dessous duquel la pollution atmosphérique n'a pas d'effet sur la santé, et une corrélation entre l'exposition à la pollution atmosphérique et la mortalité est établie. Le bruit est responsable d'impacts sanitaires de différents ordres : impacts directs sur l'audition, mais aussi sur l'état général de santé (troubles du sommeil, effets sur le comportement...) en lien direct avec la gêne ressentie.



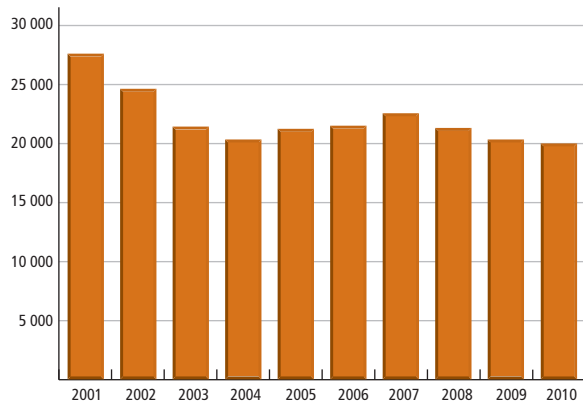
Les transports sont aussi fortement responsables d'émissions de gaz à effet de serre qui influent sur le climat.

D'autres enjeux environnementaux tels que la préservation de la biodiversité ou la préservation des espaces ouverts sont impactés par les systèmes de déplacements. Ils sont détaillés dans le rapport d'évaluation environnementale du PDUIF.

La sécurité routière : une amélioration qui peine à toucher toutes les catégories d'utilisateurs de la route

L'évolution de la sécurité routière en Île-de-France est plutôt moins favorable que dans le reste de la France : le nombre d'accidents corporels de la circulation routière a globalement tendance à stagner depuis 2003, alors que la tendance nationale est à la baisse. L'évolution récente de 2007 à 2010 semble toutefois plus favorable.

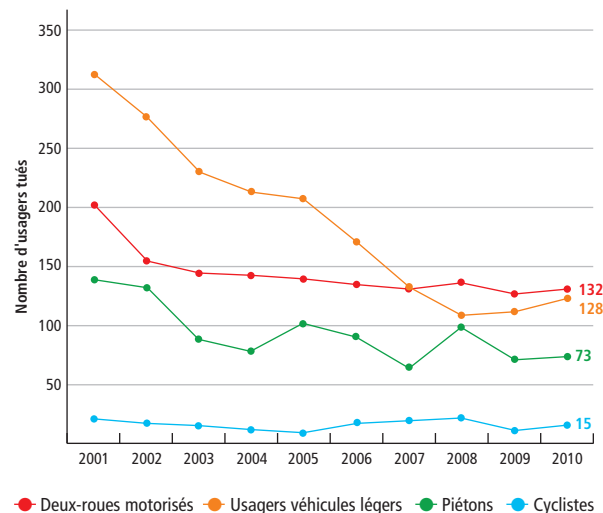
Nombre d'accidents corporels en Île-de-France



Champ accidents corporels : accident survenu sur une voie publique avec un véhicule en mouvement ayant entraîné au moins une victime.
Source : Observatoire régional de la sécurité routière, DRIEA

En 2010, 348 personnes ont trouvé la mort sur les routes franciliennes. Si le nombre de tués a baissé de plus de moitié entre 2001 et 2010, force est de constater que cette diminution concerne surtout les automobilistes.

Évolution des principales catégories d'utilisateurs tués victimes d'un accident de la route sur la période 2001/2010



Nota : 2000-04 : tués à 6 jours ; 2005-10 : tués à 30 jours
Source : Observatoire régional de la sécurité routière, DRIEA

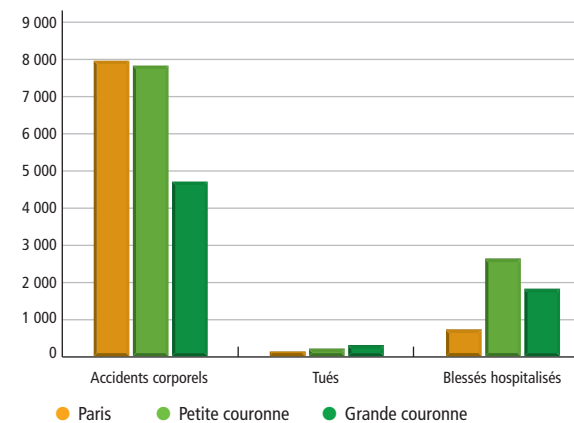
En revanche, on constate peu d'amélioration pour les utilisateurs vulnérables, c'est-à-dire les utilisateurs non protégés par une carrosserie en cas d'accident : utilisateurs des deux-roues motorisés, cyclistes et piétons. Ceux-ci représentent plus de 60 % des tués. Si l'on tient compte des distances parcourues sur les réseaux de voirie par

ces utilisateurs, il est manifeste que leur exposition au risque routier est sans commune mesure avec celle des automobilistes. Ainsi, les utilisateurs des deux-roues motorisés parcourent environ 3 % des distances en Île-de-France mais représentent 40 % des tués sur les routes.

Autre enjeu important pour l'amélioration de la sécurité routière en Île-de-France, les jeunes de moins de 24 ans constituent une grande part des victimes : 23 % des tués et 26 % des blessés hospitalisés (cumul 2006 – 2010). Ce constat pose clairement la question des comportements et de la formation.

Enfin, la répartition géographique des accidents et de leur gravité est fortement liée à la nature des territoires. Les accidents sont plus nombreux en zones urbaines mais plus graves en zones rurales.

Accidentalité en Île-de-France en 2010



Source : Observatoire régional de la sécurité routière, DRIEA

Les deux-roues motorisés ont surtout une part de responsabilité importante dans les émissions de composés organiques volatils (COV, dont le benzène). À proximité du trafic routier, les concentrations de benzène dépassent l'objectif de qualité sur environ 970 km de voirie en Île-de-France.

Grâce aux évolutions technologiques sur les véhicules, une réduction importante des émissions de polluants locaux par les transports s'est déjà opérée en Île-de-France, et ce malgré la hausse globale du trafic constatée ces dernières années. Avec la mise en application de normes de plus en plus strictes sur les émissions de polluants des véhicules neufs jusqu'en 2020, cette tendance à la baisse des émissions unitaires des véhicules va se poursuivre et s'amplifier. Une exception importante est cependant à noter : pour les deux-roues motorisés, aucune nouvelle norme sur les véhicules ne s'applique depuis 2009.



Le Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie d'Île-de-France (SRCAE)

Le Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie d'Île-de-France fixe les objectifs et les orientations stratégiques pour le territoire régional en matière de réduction des consommations d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre, d'amélioration de la qualité de l'air, de développement des énergies renouvelables et d'adaptation aux effets du changement climatique.

Ce document stratégique s'inscrit dans les engagements de la France :

- Pour 2020, à respecter des objectifs de qualité de l'air, à réduire de 20 % ses émissions de gaz à effet de serre, à améliorer son efficacité énergétique de 20 % et enfin, à faire en sorte que 23 % de sa consommation énergétique finale soit couverte par des énergies renouvelables.
- À l'horizon 2050, à diviser par 4 ses émissions de gaz à effet de serre (Facteur 4).

Le SRCAE définit trois **grandes priorités régionales** pour 2020. L'une d'entre elles concerne les transports, il s'agit de la réduction de 20 % des émissions de gaz à effet de serre du trafic routier, combinée à une forte baisse des émissions de polluants atmosphériques (particules fines, dioxyde d'azote).

Les **objectifs** chiffrés fixés par le SRCAE à l'horizon 2020 concernant les transports sont :

- Réduire de 2 % les trajets en voiture particulière et en deux-roues motorisés,
- Augmenter de 20 % les trajets en transports en commun,
- Augmenter de 10 % les trajets en modes de déplacement actifs (marche, vélo...),
- Passer à 400 000 véhicules électriques ou hybrides rechargeables.

Pour atteindre ces objectifs, le SRCAE identifie les **orientations** suivantes :

TRA 1 : Encourager les alternatives à l'utilisation des modes individuels motorisés

TRA 1.1 Développer l'usage des transports en commun et des modes actifs

TRA 1.2 Aménager la voirie et l'espace public en faveur des transports en commun et des modes actifs et prévoir les livraisons de marchandises

TRA 1.3 S'appuyer sur les Technologies d'Information et de Communication pour limiter la mobilité contrainte et les besoins en déplacements

TRA 1.4 Inciter les grands pôles générateurs de trafic à réaliser des Plans de Déplacements

TRA 2 : Réduire les consommations et émissions du transport de marchandises

TRA 2.1 Favoriser le report modal, les modes ferroviaire et fluvial pour le transport de marchandises

TRA 2.2 Optimiser l'organisation des flux routiers de marchandises

TRA 3 : Favoriser le choix et l'usage de véhicules adaptés aux besoins et respectueux de l'environnement

TRA 3.1 Agir sur les conditions d'usage des modes individuels motorisés

TRA 3.2 Favoriser le recours à des véhicules moins émetteurs et moins consommateurs

À l'horizon plus lointain de 2050, l'atteinte du facteur 4 représente un effort beaucoup plus lourd ; les réflexions dépassent ainsi le cadre du SRCAE et renvoient aux visions d'aménagement voulues pour le territoire francilien d'ici les 40 prochaines années permettant de limiter les déplacements et de favoriser l'usage du fer, du fleuve, des transports en commun et des modes actifs (SDRIF).

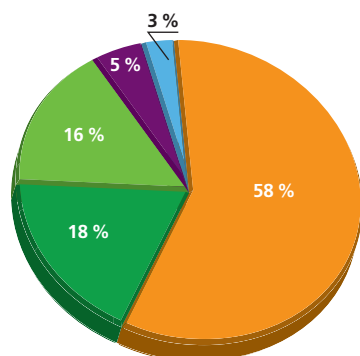
● Réduire les émissions de gaz à effet de serre : une priorité affirmée par le Grenelle de l'environnement

De fortes concentrations de gaz à effet de serre entraînent un réchauffement de notre planète. Il faut agir vite pour limiter et ralentir ce phénomène. La lutte contre le changement climatique est une priorité affirmée par la loi.

En Île-de-France, le transport est responsable de près d'un tiers des émissions de gaz à effet de serre, hors transport aérien (source Airparif). Au sein du secteur des transports, ce sont les véhicules particuliers qui sont en cause (un peu moins des deux tiers), ainsi que les poids lourds et véhicules utilitaires légers (environ un tiers).

La loi Grenelle 1 (loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de

Contribution des différents types de véhicules aux émissions de gaz à effet de serre



- Voitures particulières
- Poids lourds
- Deux-roues motorisés
- Véhicules utilitaires légers
- Bus & Cars

Source : Airparif

l'environnement) a fait de la réduction des émissions de gaz à effet de serre une priorité stratégique : pour les transports, d'ici à 2020, il faut viser à une réduction de 20 % de ces émissions pour les ramener au niveau observé en 1990. À plus long terme, la France a pour objectif de diviser par quatre ses émissions totales entre 1990 et 2050.

Ces dernières années, les progrès technologiques sur les véhicules ont permis une réduction sensible des émissions unitaires de gaz à effet de serre des voitures particulières : la moyenne des émissions de CO2 des voitures neuves vendues en France a baissé de près de 20 % entre 2000 et 2010 (source Ademe). Avec les normes désormais fixées par la réglementation pour les véhicules particuliers, ces progrès devraient se poursuivre avec une nouvelle baisse de plus de 25 % sur les émissions des voitures neuves d'ici à 2020.

La mesure du bruit et les indicateurs retenus par la réglementation

Au-delà de 65 dB(A), le bruit provoque gêne et fatigue et a donc un impact sur la santé. L'exposition au bruit de la population est mesurée sur des périodes longues. Deux indicateurs sont utilisés correspondant à la moyenne journalière et aux périodes nocturnes. Le seuil retenu pour la période nocturne est plus sévère que pour la moyenne journalière. Enfin, des seuils différents sont retenus pour le bruit routier et pour le bruit ferroviaire.

Valeurs limites	Bruit routier	Bruit ferroviaire
Moyenne journalière Lden	68 dB(A)	73 dB(A)
Période nocturne (22h – 6h) Ln	62 dB(A)	65 dB(A)

● Le transport routier représente l'une des principales sources de nuisances sonores

La densité de l'Île-de-France, en termes de population et d'infrastructures de transport, explique directement la forte exposition des Franciliens aux nuisances sonores, notamment liées aux transports : regroupant 18 % de la population nationale sur 2 % du territoire, la région dispose du premier réseau routier de France avec 40 000 km de routes, et 1 800 km de voies ferrées. Les populations de l'agglomération parisienne (Paris, cœur de métropole et agglomération centrale) résidant dans des bâtiments exposés en façade à des niveaux jugés excessifs au regard des valeurs réglementaires sont estimées à :

- pour le bruit routier :
 - plus de 1,6 million d'habitants en moyenne journalière
 - plus de 790 000 habitants sur la période nocturne
- pour le bruit ferroviaire :
 - environ 100 000 habitants en moyenne journalière
 - près de 114 000 habitants sur la période nocturne

Nota : Les éléments ci-dessus s'appuient sur les cartes stratégiques du bruit qui ont été publiées ou qui sont en cours d'approbation sur l'ensemble du territoire de l'agglomération parisienne (Paris, cœur de métropole et agglomération centrale) pour le bruit routier et ferré.



1.5 L'équation financière de la mobilité en Île-de-France

Parler d'évolution de la mobilité dans un souci de développement durable ne peut être fait sans évoquer l'équation financière. Les sommes en jeu en Île-de-France sont considérables et les besoins futurs sont massifs.

Ainsi, les dépenses liées au transport de personnes en Île-de-France s'élevaient en 2006 à 36,6 milliards d'euros (dernières dépenses consolidées connues à ce jour). Ces dépenses représentent 7 % du produit intérieur brut de l'Île-de-France. Rapporté par habitant, leur montant est sensiblement le même dans cette région que dans d'autres grandes agglomérations françaises.

Établi par le STIF, le compte déplacements de voyageurs en Île-de-France permet de connaître les dépenses liées aux déplacements de personnes sur la région. En revanche, les dépenses liées aux transports de marchandises et aux livraisons ne sont pas comptabilisées.

Les dépenses sont majoritairement consacrées à la voiture particulière

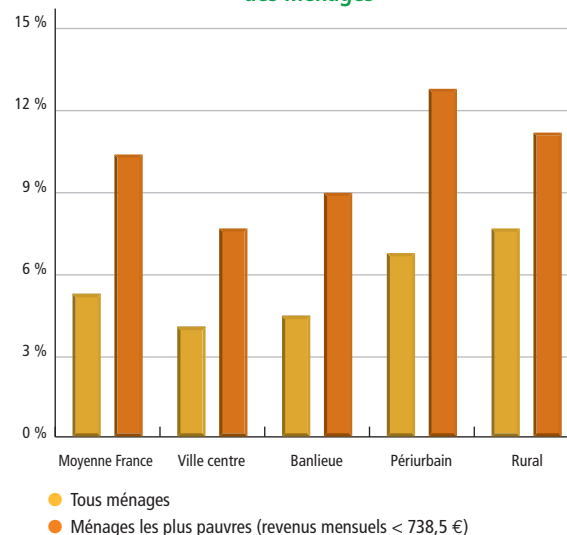
En 2006, l'achat et l'usage des voitures particulières constituent le premier poste de dépenses, représentant environ 22 milliards d'euros (hors dépenses de stationnement).

Les dépenses liées à la voiture particulière relèvent du financement privé, ménages (88 %) et employeurs (12 %).

Il est à noter que la hausse du prix des carburants va jouer de manière importante sur ce budget, mais de manière différenciée selon les catégories de ménages.

Les ménages les moins aisés, pour lesquels le budget transport représente une part plus importante dans les revenus, et les ménages habitant en zone rurale ou périurbaine qui ont le moins d'alternatives à l'usage de la voiture particulière seront les plus touchés.

Part des dépenses de carburant dans le budget des ménages



Source : INRETS, Parc Auto 2006

À l'échelle des ménages et des employeurs, les dépenses transport sont très majoritairement consacrées à la voiture.

- Les ménages franciliens dépensent annuellement 8 à 9 fois plus pour leurs déplacements en voiture (18,5 milliards d'euros) que pour leurs déplacements en transports collectifs (2,3 milliards d'euros).
- La dépense moyenne par voiture possédée par un ménage francilien est de 4 000 euros par an.
- La dépense moyenne par Francilien utilisateur occasionnel ou quotidien des transports collectifs s'élève à 700 euros par an.
- Les employeurs dépensent aussi davantage pour l'utilisation de la voiture particulière (4 milliards d'euros) que pour leur contribution au financement des transports collectifs (3,3 milliards d'euros).



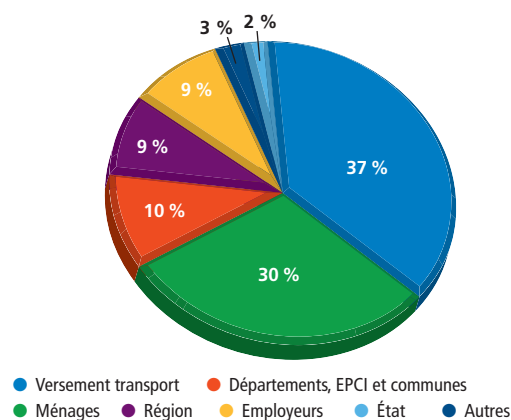
Des dépenses liées aux transports collectifs : comment financer leur hausse prévisible?

Les dépenses de fonctionnement et d'investissement pour les transports collectifs se sont élevées à 9,4 milliards d'euros en 2010.

Budget de fonctionnement

Les dépenses de fonctionnement sont les plus importantes : 8,05 milliards d'euros en 2010 (dotation aux amortissements comprise). Elles sont financées par le versement transport³, les ménages, les contribuables via les contributions publiques et les employeurs (remboursement de la moitié des abonnements).

Financement des dépenses de fonctionnement des transports collectifs en Île-de-France en 2010

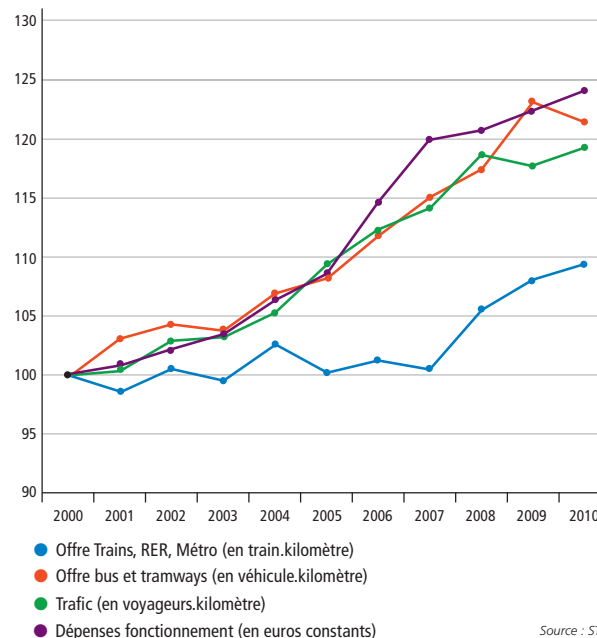


Source : STIF

3. Le versement transport est une taxe collectée par les organismes chargé du recouvrement des cotisations sociales auprès des entreprises et organismes privés ou publics de plus de 9 salariés. Elle est reversée au STIF.

Depuis 2006, l'offre de transports collectifs a été fortement développée par le STIF, se traduisant par une hausse des dépenses de près de 15,1 % entre 2006 et 2010 (en euros courants). Sur la même période, la participation des ménages a crû de 11,1 % et celle des employeurs (versement transport et remboursement des abonnements) de 11,0 %. Pour assurer la couverture des besoins de financement, les contributions des collectivités (Région, départements et Ville de Paris) ont fortement augmenté, de 35,1 %, constituant ainsi la variable d'ajustement du système de financement.

Évolution comparée des dépenses de fonctionnement de l'offre kilométrique et du trafic (Base 100 en 2000)



Source : STIF

Budget d'investissement

Ces vingt-cinq dernières années, la moyenne annuelle des dépenses d'investissement se situe autour de 1,3 milliard d'euros. Après avoir atteint un plancher en 2000, cette dépense est à nouveau orientée à la hausse sous l'effet de la reprise de l'extension des réseaux et, plus récemment, de la rénovation et du renouvellement du matériel roulant. Ainsi, en 2010, les dépenses d'investissement se sont élevées à 2,2 milliards d'euros (montant le plus élevé depuis 1981, première année connue dans la série des dépenses d'investissement).

L'investissement est financé soit par subvention des collectivités publiques (pour l'extension des réseaux notamment), soit par dotations aux amortissements. Dans ce dernier cas, il est à noter que c'est le STIF qui supporte cet investissement via les charges de fonctionnement.

Qu'il s'agisse du budget du fonctionnement ou de celui de l'investissement, les marges de manœuvre dans un contexte de rareté des financements publics et de crise économique sont aujourd'hui réduites.

Les dépenses de voirie relèvent principalement du financement public

La voirie est le support de la très grande majorité des déplacements, déplacements des personnes en voiture, à pied, en deux-roues motorisés ou à vélo et transport routier de marchandises.



En 2006, 2,5 milliards d'euros ont été dépensés pour l'entretien, l'exploitation et l'extension du réseau de voirie, somme majoritairement consacrée aux voiries communales et communautaires.

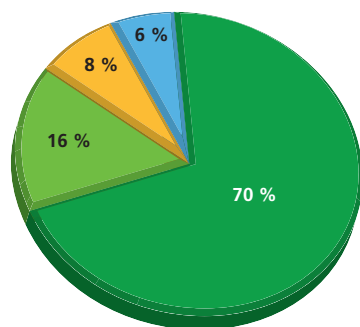
Les dépenses de fonctionnement sont financées directement par les maîtres d'ouvrage des différents types de voies.

En revanche, les dépenses d'investissement sont financées pour un tiers par subvention et pour deux tiers par les maîtres d'ouvrage.

Le système de subvention est donc fortement incitatif et permet d'orienter la nature des projets réalisés. Mais les mécanismes d'attribution des subventions sont souvent complexes ; la simplification de l'instruction des dossiers et le décroisement des subventions sont à rechercher autant que possible.



Financiers des dépenses de voirie
(hors autoroutes concédées) en 2006



● Communes et EPCI ● Départements ● État ● Région

Source : STIF

Des objectifs ambitieux pour une mobilité durable

2.1 Les termes de l'équilibre durable de la mobilité en Île-de-France

2.2 Des objectifs volontaristes d'évolution des pratiques de mobilité

2.3 Des objectifs volontaristes pour améliorer la performance
environnementale du transport de marchandises

2.4 La stratégie d'actions

2.5 Une stratégie d'action adaptée à la diversité des territoires



2.1 Les termes de l'équilibre durable de la mobilité en Île-de-France

L'enjeu du PDUIF est d'assurer un équilibre durable entre les besoins de mobilité, la protection de l'environnement et de la santé. Cet équilibre doit permettre de favoriser l'attractivité de l'Île-de-France et de garantir la cohésion sociale de la région. Les éléments de diagnostic prospectif présentés au chapitre 1 permettent de décliner les termes de l'enjeu du PDUIF pour les dix années à venir.

● Des besoins de mobilité qui ne sont pas tous satisfaits ou pas toujours suffisamment satisfaits

Pour les publics défavorisés, les difficultés d'accès à la mobilité restent importantes. La hausse prévisible du prix des carburants pèsera sur les ménages les moins aisés qui vivent dans les secteurs les moins bien desservis par les transports collectifs. Par ailleurs, les conditions de déplacement restent un frein à la mobilité des personnes à mobilité réduite.

En termes d'équité territoriale, les systèmes de transport desservent certains territoires de manière insuffisante alors même que la demande y est importante ; les zones les moins denses sont également moins bien irriguées par les transports collectifs en dépit des efforts financiers de la collectivité pour couvrir la plus grande partie de la région.

En termes d'attractivité économique, les phénomènes de congestion qui touchent tous les modes dégradent les conditions de vie et la qualité des espaces dans lesquels évoluent nos concitoyens, et pénalisent la productivité des entreprises.

Demain, il faudra faire face à la croissance attendue des déplacements, en particulier au cœur de métropole et dans l'agglomération centrale.

● L'impact des transports sur l'environnement, la santé et la qualité de vie des Franciliens est préoccupant

Les concentrations de certains polluants émis en proportion importante par les transports (oxydes d'azote et particules, notamment) sont largement au-dessus des valeurs à respecter. Le PDUIF doit contribuer à atteindre les objectifs fixés par le SRCAE.

La France a pris des engagements en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre : pour le secteur des transports, diminution de 20 % des émissions d'ici à 2020 pour revenir au niveau de 1990. Cet objectif s'impose au PDUIF.

On déplore encore trop de blessés et de tués sur les routes franciliennes, notamment pour les usagers les plus vulnérables que sont les piétons, les cyclistes et les usagers des deux-roues motorisés.

L'impact des transports sur la qualité de vie reste important, qu'il s'agisse de la consommation d'espace (infrastructures de transport, partage de l'espace public urbain), des nuisances sonores ou de la congestion.

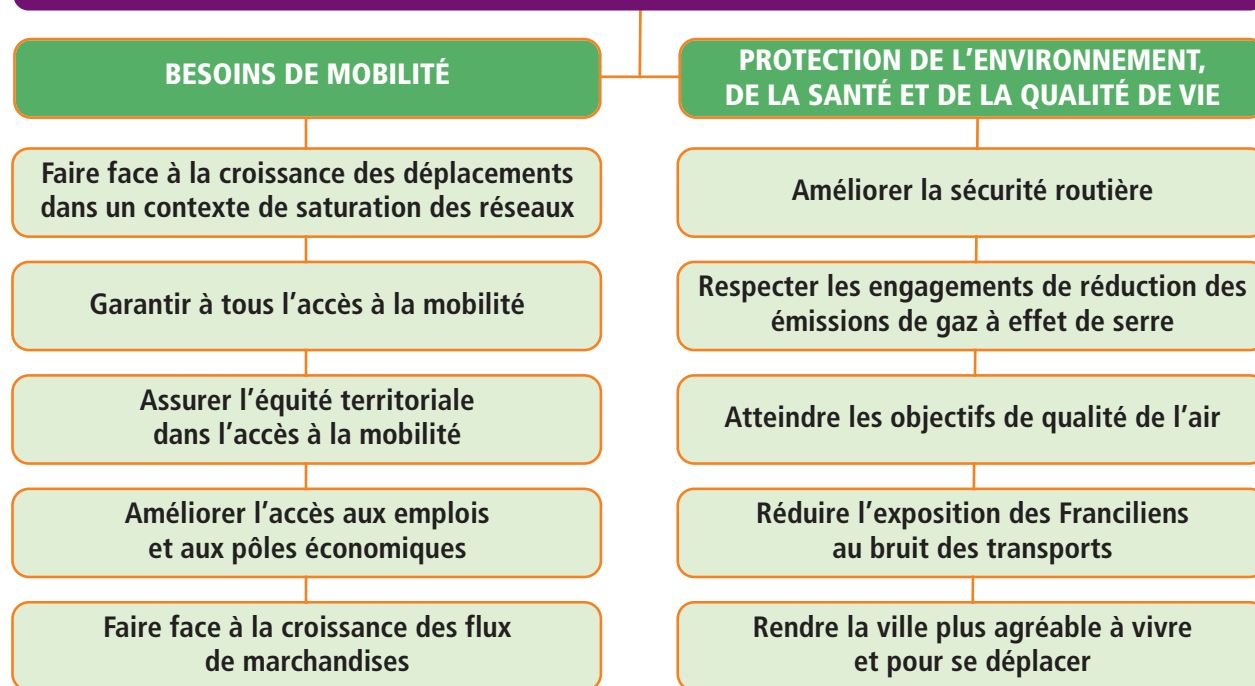
En matière de transport de marchandises, un prolongement des tendances observées que ce soit en termes d'évolution des modes de déplacements ou de localisation des activités transport et logistique aurait des conséquences environnementales négatives.

● La contrainte financière : comment faire en sorte qu'elle ne soit pas un obstacle à l'action ?

Les dépenses déjà consenties pour les transports sont très importantes. Les besoins de financement pour répondre à l'ensemble des mesures à prendre sont immenses, alors même que les ressources accessibles se révèlent limitées. Ce constat ne doit pas pour autant encourager à l'immobilisme. Il doit en revanche inciter à rechercher l'efficacité dans l'action publique.



L'ENJEU DU PDUIF : ASSURER UN ÉQUILIBRE DURABLE SOUS CONTRAINTE FINANCIÈRE



2.2 Des objectifs volontaristes d'évolution des pratiques de mobilité

Pour fixer les objectifs d'évolution des pratiques de mobilité, le PDUIF s'appuie sur les objectifs environnementaux fixés par la réglementation en vigueur en 2010 :

- une réduction de 20 % des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2020 ;

- le respect des objectifs de qualité de l'air du PRQA pour les polluants émis par les transports.

Une modélisation des émissions de gaz à effet de serre des transports et des concentrations de polluants en 2020 a été réalisée⁴, en tenant compte des progrès technologiques du parc de véhicules motorisés (voitures, deux-roues motorisés, poids lourds, véhicules utilitaires légers, autobus/autocars) et de l'évolution des besoins de déplacement à l'horizon 2020.

Le progrès technologique permet une réduction conséquente des émissions de gaz à effet de serre, de l'ordre de 12 % en tenant compte de la croissance des déplacements. Cette réduction est certes importante mais loin d'être suffisante pour atteindre une réduction de 20 % à 2020.

Si les émissions de gaz à effet de serre sont en grande partie proportionnelles aux distances parcourues dans l'ensemble de la région, il n'en est pas de même des concentrations de polluants qui varient fortement d'un secteur à un autre. Pour atteindre les objectifs de qualité, c'est une réduction massive de la circulation routière dans le cœur de métropole qu'il faut envisager.

Dans ces conditions, le PDUIF vise donc à réduire de manière significative l'usage de la voiture, des deux-roues motorisés et des poids lourds et, par voie de conséquence, à accroître fortement l'usage des transports collectifs, des modes actifs – marche et vélo – et, pour les marchandises, l'usage de véhicules plus respectueux de l'environnement, de la voie d'eau et du fret ferroviaire.

Les actions à mettre en œuvre sur la période 2010-2020 ont pour ambition de faire évoluer l'usage des modes alternatifs à la voiture dans une forte proportion.

Ainsi, il est indispensable que la hausse, des déplacements de personnes en Île-de-France estimée à 7 %, soit complètement absorbée par les modes alternatifs à la voiture. Toutefois, cet effort serait encore insuffisant pour atteindre les objectifs environnementaux. Il est donc nécessaire d'aller plus loin et de réduire l'usage des modes individuels motorisés.

⁴ Modélisation STIF-Airparif. Les résultats de cette modélisation sont présentés dans l'Évaluation environnementale du PDUIF.

On vise ainsi globalement :

- une croissance de 20 % des déplacements en transports collectifs,
- une croissance de 10 % des déplacements en modes actifs (marche et vélo),
- une diminution de 2 % des déplacements en voiture et deux-roues motorisés.

Au sein des modes actifs, il est à noter que le potentiel de croissance du vélo est de plus grande ampleur que celui de la marche.

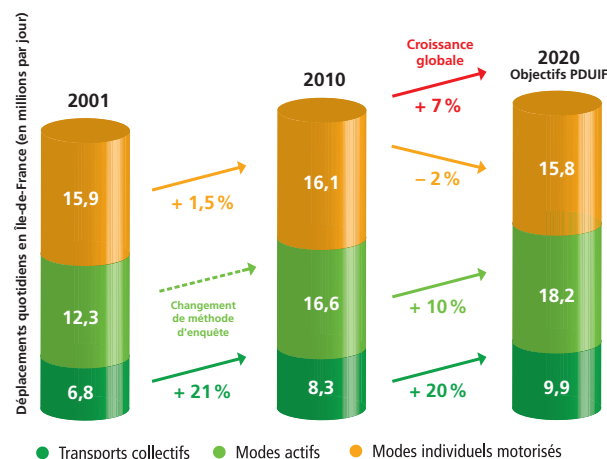


Cette évolution correspond à un changement important des parts des différents modes par rapport à aujourd'hui :

- - 3,5 points pour les modes individuels motorisés,
- + 2,5 points pour les transports collectifs,
- + 1 point pour la marche et le vélo.

Le point de référence pour mesurer l'atteinte de ces objectifs est l'enquête globale transport 2010.

Objectif d'évolution de l'usage des modes de déplacement



Source : STIF

Une évolution de la mobilité différenciée selon les territoires franciliens

L'évolution de l'usage des modes de déplacement ne peut pas être uniforme sur l'ensemble de l'Île-de-France. Elle est fonction de la diversité des territoires et de leur potentiel vis-à-vis d'une évolution de la mobilité.

À Paris, les marges de manœuvre restantes pour développer la marche et l'usage des transports collectifs sont assez faibles compte tenu de l'importance de leurs parts modales actuelles. Il s'agit donc de conforter leur usage plus que de le développer massivement. En revanche, le potentiel de développement du vélo est fort et son renouveau doit se prolonger et s'amplifier. Enfin, l'enjeu de la maîtrise du développement des deux-roues motorisés est particulièrement prégnant compte tenu des questions de sécurité routière.

En cœur de métropole, il est tout à fait envisageable de s'orienter vers une structure de la mobilité comparable à celle de Paris, car la densité urbaine est déjà forte et sera confortée par la mise en application des principes d'aménagement et de développement urbains portés par le SDRIF. C'est d'ailleurs en cœur de métropole que se trouvent la plupart des territoires de densification prioritaires. Le renforcement de la compacité urbaine permettra de fait la croissance massive de l'usage des transports collectifs et des modes actifs, à condition toutefois de prendre les mesures nécessaires pour rendre cette croissance possible. La croissance des déplacements attendue en cœur de métropole nécessitera de toute manière des mesures fortes pour augmenter la capacité des réseaux de transports collectifs et leur performance.



Dans l'agglomération centrale, augmenter la part modale des modes alternatifs à la voiture ne pourra se faire que dans le cadre d'une politique conjointe d'aménagement et de transport. En effet, pour rendre efficace le développement de l'offre de transports collectifs, il est indispensable de maîtriser l'urbanisation diffuse et, dans le même temps, d'intensifier les polarités urbaines. La desserte en transports collectifs et le développement des modes actifs en seront alors facilités.

Mais l'Île-de-France n'est pas toujours un territoire de l'urbain. **Les agglomérations des pôles de centralité et les bourgs, villages et hameaux** ne disposent pas des mêmes atouts que les territoires plus denses pour faire évoluer la mobilité en faveur des modes alternatifs à la voiture. Dans ces territoires, il s'agit de conforter les bassins de vie pour que les déplacements se fassent majoritairement au sein de ces bassins. En matière de transport, il s'agira surtout de développer des solutions nouvelles (transport à la demande, covoiturage) pour compléter ou soutenir l'offre de transports collectifs à l'intérieur des bassins. Agir en faveur de ces territoires sera d'autant plus nécessaire du fait de la hausse du prix des carburants qui implique de réduire la dépendance à la voiture.



2.3 Des objectifs volontaristes pour améliorer la performance environnementale du transport de marchandises

Les actions à mettre en œuvre ont pour ambition de réduire l'impact environnemental du transport de marchandises, de favoriser le développement de l'usage des modes alternatifs à la route, d'inverser le phénomène de desserrement logistique tout en garantissant la fluidité des flux de marchandises.

Il s'agit donc de viser de 2010 à 2020 :

- le maintien des surfaces logistiques multimodales constitutives de l'armature logistique régionale ;
- une diminution de la part du fret routier dans le transport de marchandises ayant une origine et/ou une destination en Île-de-France ;
- une diminution de la part des véhicules les plus polluants dans le parc de poids lourds et de véhicules utilitaires légers.

2.4 La stratégie d'actions

● Une stratégie pragmatique

Le PDUIF s'inscrit dans une logique de long terme et définit les objectifs et la stratégie d'actions à court et moyen termes. Il fixe ainsi le cap des politiques de déplacement en Île-de-France pour accélérer le changement vers une mobilité plus durable.

Face à l'immensité des besoins, le PDUIF propose une stratégie d'action pragmatique et réaliste, afin d'apporter aux acteurs franciliens, et notamment aux collectivités, une réponse soutenable aux enjeux de mobilité. Les actions proposées sont pour beaucoup déjà mises en œuvre en certains endroits de la région, mais c'est leur généralisation qu'il faut viser.

● Une stratégie articulée en neuf défis

Pour atteindre les objectifs du PDUIF, il est nécessaire de changer les conditions de déplacement et les comportements. Le PDUIF fixe neuf défis à relever pour y arriver, les défis 1 à 7 concernent les conditions de déplacement et les défis 8 et 9 les comportements.

Défi 1 : Construire une ville plus favorable à l'usage des transports collectifs, de la marche et du vélo

La manière dont la ville est organisée et structurée est un des déterminants majeurs des besoins et des pratiques de déplacement. Agir sur les formes urbaines et sur l'aménagement est la condition préalable pour permettre une mobilité durable.

Défi 2 : Rendre les transports collectifs plus attractifs

L'usage des transports collectifs doit continuer à croître massivement dans les dix années à venir. Il est nécessaire de les conforter là où leur usage est déjà important et de les développer là où ils manquent. Rendre les transports collectifs plus attractifs, c'est aussi renforcer la qualité du service offert.

Défi 3 : Redonner à la marche de l'importance dans la chaîne de déplacement

La marche est un chaînon de tous les déplacements ; pourtant, sa pratique n'est pas toujours aisée : chemins difficilement praticables, coupures urbaines, cohabitation difficile avec la circulation générale découragent trop fréquemment le piéton. Bien souvent oubliée dans les politiques de déplacements, la marche est bien un mode de déplacement à part entière.

Défi 4 : Donner un nouveau souffle à la pratique du vélo

Sa pratique était tombée en désuétude en Île-de-France comme dans beaucoup d'autres villes françaises. Aujourd'hui, le vélo possède un fort potentiel de développement à condition de mettre en œuvre les conditions nécessaires à son essor.

Défi 5 : Agir sur les conditions d'usage des modes individuels motorisés

Pour réduire l'usage des modes individuels motorisés, voiture et deux-roues motorisés, il est essentiel d'améliorer les modes de déplacement alternatifs (transports collectifs, modes actifs). En parallèle, il est aussi nécessaire d'utiliser les leviers possibles de régulation de l'usage des modes individuels motorisés tel que le stationnement et d'encourager les usages partagés de la voiture.

Défi 6 : Rendre accessible l'ensemble de la chaîne de déplacement

Pour que les personnes à mobilité réduite puissent participer à la vie sociale, c'est l'ensemble de la chaîne de déplacement qui doit être rendue accessible, voirie et transports collectifs.

Défi 7 : Rationaliser l'organisation des flux de marchandises et favoriser l'usage de la voie d'eau et du train

L'usage de la voie d'eau et du fret ferroviaire doit être développé. Cependant, la route restera le mode de transport prépondérant dans les années à venir. Les mesures à prendre doivent permettre de limiter les nuisances environnementales qui lui sont liées et de faciliter le transport des marchandises.

Défi 8 : Construire un système de gouvernance responsabilisant les acteurs pour la mise en œuvre du PDUIF

La mise en œuvre du PDUIF repose sur la mobilisation de tous les acteurs des politiques de déplacements. Le système de gouvernance proposé va permettre de concrétiser l'ambition du PDUIF.

Défi 9 : Faire des Franciliens des acteurs responsables de leurs déplacements

Il est nécessaire que chacun prenne conscience des conséquences de ses choix de déplacement sur l'environnement et sur le système de transport. L'objectif de ce défi est de permettre cette prise de conscience par tous les Franciliens et d'éclairer leurs choix.

Le mode de présentation des actions dans le document

Le chapitre 3 présente pour les défis 1 à 7 et le défi 9 les principaux éléments de diagnostic qui justifient les principes d'actions retenus par le PDUIF ainsi que les actions à mettre en œuvre.

Le chapitre 4 explicite comment les actions retenues permettent d'atteindre les objectifs fixés par le PDUIF. Il propose deux actions complémentaires pour renforcer l'impact positif du PDUIF sur l'environnement.

Le chapitre 6 présente la gouvernance proposée pour le PDUIF qui correspond au défi 8.

Le PDUIF comporte ainsi 34 actions dont la numérotation est basée sur les principes suivants :

- le premier chiffre correspond au numéro du défi auquel l'action est rattachée,
- les actions numérotées 3 et 4 sont rattachées aux défis 3 et 4,
- les actions à caractère environnemental sont numérotées ENV 1 et ENV 2.



2.5 Une stratégie d'action adaptée à la diversité des territoires

Le PDUIF définit une stratégie d'actions adaptée à la diversité des territoires franciliens. Parce que les besoins et les contraintes de mise en œuvre sont différents selon que l'on se trouve dans des territoires denses ou dans l'espace rural, parce que la ville n'est pas la même en cœur de métropole ou dans un pôle de centralité, une approche territorialisée des actions du PDUIF a été menée lors de leur élaboration.

Le tableau récapitulatif des actions du PDUIF en page 63 croise territoires et actions à mettre en œuvre et propose aux maîtres d'ouvrage une priorisation des actions à engager.

La lecture qui suit replace les grandes entités géographiques telles que définies dans le SDRIF (Paris et le cœur de métropole, agglomération centrale, agglomérations des pôles de centralité et bourgs, villages, hameaux), dans leur contexte de mobilité et éclaire sur les priorisations des actions à mettre en œuvre par territoire.

Le chapitre 3 dans sa partie sur le partage multimodal de la voirie présente aussi (page 74) une lecture territorialisée des enjeux et des mesures en tenant compte de la morphologie des territoires.

➤ À Paris et dans le cœur de métropole

La mobilité à Paris et dans le cœur de métropole selon l'EGT 2010

Un territoire où l'usage des modes alternatifs à la voiture a connu une forte croissance ces dix dernières années.

- Paris et le cœur de métropole concentrent 57 % des déplacements des Franciliens en jour ouvrable.
- Les modes actifs y sont majoritaires et représentent 51 % des déplacements à l'intérieur de ce territoire.
- Le nombre de déplacements en voiture a diminué en 10 ans de 12 % au profit des modes actifs et des transports collectifs. L'équipement des ménages en voitures est le plus faible de l'Île-de-France (0,77 voitures par ménage) et même en-dessous du taux d'équipement en vélos (0,79 par ménage).
- L'équipement en deux-roues motorisés est relativement important : 0,085 par ménage.
- Les transports collectifs sont très attractifs, utilisés pour 25 % des déplacements soit autant que les modes individuels motorisés (24 % pour l'ensemble voiture et deux-roues motorisés)
- Au sein des transports collectifs, le réseau ferré joue un rôle majeur : 74 % des déplacements en transports collectifs au sein de ce territoire empruntent au moins un mode ferré (tramway, métro, RER ou train de banlieue).

Les objectifs fixés par le SDRIF

La densité urbaine du cœur de métropole est déjà forte. Elle sera confortée par la mise en application des principes d'aménagement et de développement urbains portés par le SDRIF qui identifie ce territoire comme un « espace de renouveau démographique, de maillage et d'intensification ».

Le renforcement du poids démographique, associé à la concentration des fonctions économiques, culturelles et touristiques et au développement de pôles en émergence viendront renforcer une intensité urbaine favorable à une mobilité durable.

Le SDRIF prévoit ainsi, pour le cœur de métropole, l'émergence d'un modèle de transport renouvelé, fondé sur un réseau de transports collectifs dense, fiabilisé pour ce qui concerne le réseau existant, complété grâce au Grand Paris Express par de nouvelles lignes de rocade et pour les lignes radiales par des prolongements venant renforcer le maillage. Ce réseau dense, fiabilisé et maillé sera optimisé grâce à un jeu de correspondances efficaces.

Les modes actifs, favorisés par une attention particulière portée à la qualité de l'espace public et à la valorisation des trames verte et bleue, ont un rôle fondamental à jouer, notamment en complément du réseau de transports collectifs.

Cette articulation entre densification urbaine et renforcement de l'offre de transports collectifs, en favorisant l'accès à une mobilité plurielle adaptée aux besoins et aux territoires, est un élément essentiel pour l'amélioration de la qualité de vie des Franciliens.



L'évolution constatée de la mobilité au cours des années 2000 conjuguée aux principes d'aménagement du SDRIF pour les années futures permettent de s'orienter pour ce territoire vers une structure de mobilité qui se rapproche de celle observée à Paris.

Les priorités stratégiques du PDUIF pour ce territoire

L'*action 1.1* du PDUIF recommande dans la lignée du SDRIF un développement urbain orienté autour des lignes de transports collectifs structurantes, tout particulièrement pour celles qui vont être réalisées d'ici à 2020, et la conception de quartiers favorables aux modes actifs.

La rareté de l'espace y fait du partage multimodal de la voirie un levier majeur d'intervention.

Concernant les **transports collectifs**, une croissance massive de leur usage dans le cœur de métropole sera rendue possible grâce aux actions du défi 2 visant à développer une offre de qualité.

- La fiabilisation du réseau ferré existant (*actions 2.1 et 2.2*) est une nécessité absolue pour conforter la croissance de l'usage des transports collectifs observée dans le cœur de métropole dans les années 2000. Elle permettra d'améliorer la régularité et de résorber les situations de saturation qui se produisent sur les tronçons les plus chargés des lignes.
- Le renfort d'offre sur les lignes existantes et le développement du métro, des tramways et du T Zen (*actions 2.1, 2.2 et 2.3*) vont jouer un rôle majeur en offrant des capacités supplémentaires importantes. Ce sera en particulier le cas avec le tronçon sud de la ligne 15 du Grand Paris Express.

- Le réseau de bus jouera aussi un rôle important d'irrigation fine des quartiers et de lien avec le réseau ferré. La réalisation d'aménagements de voirie permettant de fiabiliser les temps de parcours est à cet égard un levier majeur pour développer l'offre. C'est notamment le cas de la mise en place de priorités pour les lignes Mobilien aux carrefours (*action 2.4*).

- L'intermodalité entre les différents modes de transports collectifs mais aussi les accès à pied et à vélo devront être exemplaires (*action 2.5*).

Les **modes actifs** sont au cœur de la mobilité dans le cœur de métropole où ils sont d'ores et déjà utilisés de manière majoritaire (38 % des déplacements ne sont réalisés qu'à pied ou à vélo). Ce rôle doit être conforté. La mise en œuvre de l'ensemble des actions prévues par les défis 3 et 4 est donc primordiale pour faciliter et rendre plus sûrs la marche et le vélo. L'aménagement de l'espace public est un levier d'action majeur.

Concernant les **modes individuels motorisés**, la mise en place de politiques de stationnement visant à limiter l'usage de la voiture (*actions 5.2 et 5.3*) est essentielle en accompagnement du développement de l'offre de transports collectifs et des politiques en faveur des modes actifs.

Enfin, l'enjeu de la maîtrise du développement des deux-roues motorisés par des mesures permettant de garantir leur sécurité et une politique de stationnement adaptée (*actions 5.1, 5.2 et 5.3*) est particulièrement prégnant.

Le cœur de métropole est aussi un territoire privilégié pour développer les usages partagés de la voiture. Développer l'autopartage (*action 5.6*) y est particulièrement pertinent pour encourager une moindre motorisation des ménages. Le développement des nouveaux véhicules urbains y est également un enjeu important (*action ENV 1*).

En matière de **transports de marchandises**, c'est l'ensemble de la chaîne logistique qui doit être repensée afin de limiter les distances parcourues par les poids lourds et les véhicules utilitaires légers. La préservation des plateformes logistiques, en particulier celles desservies par le réseau ferré ou situées en bord de voie d'eau, est impérative en zone urbaine dense (*action 7.1*). Repenser l'organisation et les modes de livraison en ville est aussi indispensable (*action 7.4*) notamment en s'appuyant sur des véhicules de livraisons, propres et moins encombrants, adaptés au contexte urbain dense.



■ Dans l'agglomération centrale

La mobilité dans l'agglomération centrale selon l'EGT 2010

Un territoire charnière entre le cœur de métropole et les bassins de vie de la grande couronne qui connaît une forte mobilité et un recul sensible de l'usage de la voiture.

- Les déplacements internes à l'agglomération centrale représentent près de 22 % des déplacements franciliens et correspondent à 66 % des déplacements ayant pour origine ou destination ce territoire.
- La voiture garde une place prépondérante dans la mobilité : 57 % des déplacements internes à l'agglomération centrale en relation avec un taux d'équipement élevé (1,3 voitures par ménage).
- Si l'utilisation de la voiture est restée stable entre 2001 et 2010 pour se déplacer vers la grande couronne, son usage tend à diminuer pour les déplacements vers Paris et le cœur de métropole (-6 %).
- Les modes actifs (marche essentiellement) occupent une part importante (36 %).
- Les transports collectifs sont en revanche peu utilisés pour les déplacements internes à ce territoire (6 %) mais majoritaires dans les déplacements en lien avec Paris (73 % en 2010 contre 60 % en 2001).

• À l'intérieur de l'agglomération, le bus est le mode prépondérant pour les déplacements en transports collectifs. 72 % des déplacements en transports collectifs n'y utilisent que ce mode.

• Pour le lien avec Paris et le cœur de métropole, le RER et le train sont les modes privilégiés pour 87 % des déplacements en transports collectifs.

Les objectifs fixés par le SDRIF

L'agglomération centrale joue un rôle charnière dans le territoire francilien. Le SDRIF note que « la plupart des extensions urbaines se situent dans la zone d'interface entre le cœur de métropole et les espaces ruraux en raison à la fois du niveau de desserte en transports collectifs prévu et des densités relativement élevées que l'on peut y escompter ».

« C'est bien l'effet conjoint de la densification associée au développement du nouveau système de transport qui répondra à l'enjeu des déplacements quotidiens de la métropole francilienne ». Ainsi, la combinaison de l'amélioration du réseau existant, qui viendra se mailer aux lignes de rocades, et de l'émergence de nouvelles polarités, notamment autour des gares du RER et du Grand Paris Express, permettra un accroissement significatif de l'usage des transports collectifs et favorisera l'accès des populations de l'agglomération centrale au réseau de transport du cœur de métropole.

En outre, la polarisation du développement urbain et le renforcement de l'intensité urbaine préconisés par le SDRIF, et soutenus par le PDUIF dans son action 1.1, constituent un atout pour conforter le rôle des bassins de vie et enclencher une maîtrise des déplacements en modes individuels motorisés, au profit des modes actifs et de nouvelles mobilités plus durables.

Les priorités stratégiques du PDUIF pour ce territoire

Le développement et l'amélioration du **réseau de transports collectifs** sera considérable dans l'agglomération centrale.

De nombreuses infrastructures vont être réalisées dans l'agglomération centrale conduisant à la création de lignes structurantes à fort niveau de service : lignes tangentielles et prolongement du RER E (*action 2.1*), lignes de T Zen (*action 2.3*). Le tronçon sud de la ligne 15 du Grand Paris Express (*action 2.2*) sera accessible depuis les correspondances avec les lignes radiales. Ce sont ainsi des projets majeurs qui vont être mis en place facilitant les déplacements en lien avec les polarités urbaines de l'agglomération centrale et l'accessibilité à la métropole dans son ensemble. La fiabilisation du réseau existant permettra de donner leur pleine efficacité à ces nouvelles infrastructures.



L'offre bus est un maillon essentiel de la desserte en transports collectifs de ce territoire. Elle permet l'accès au réseau ferré et offre des liaisons internes aux bassins de vie ou vers les pôles d'emplois. Renforcer l'offre sur l'ensemble des catégories de lignes de bus (*action 2.4*) tant sur les dessertes existantes qu'en accompagnement de l'extension urbaine permettra d'offrir des alternatives de plus en plus nombreuses à la voiture particulière. Des aménagements de voirie en faveur de la circulation des bus (notamment priorités aux carrefours, meilleur gestion du stationnement) devront être réalisés en parallèle des renforts d'offre pour en tirer pleinement parti. Les lignes Express, couplées à des aménagements sur les autoroutes, permettront d'offrir des dessertes complémentaires au réseau ferré pour l'accès aux pôles du territoire. Renforcer la lisibilité du réseau de bus passera par une hiérarchisation des lignes et une information plus claire apportée aux voyageurs (*action 2.6*).

L'*action 2.5* prévoit l'amélioration des pôles d'échanges afin de rendre plus aisé l'utilisation des différents modes de transport. Il s'agira de faciliter et de développer toutes les formes d'intermodalité et notamment au-delà des modes déjà fortement utilisés (marche, bus, voiture) de favoriser l'essor du vélo ou des usages partagés de la voiture (covoiturage), ainsi que le développement de services facilitant l'usage combiné des modes (stationnement, sites de covoiturage...).

Concernant les **modes actifs**, les pôles urbains de l'agglomération centrale sont au cœur des actions des *défis 3 et 4*. L'adaptation des formes urbaines, la hiérarchisation du réseau viaire et l'aménagement de l'espace public doivent permettre de faciliter et de sécuriser l'usage des modes actifs. Le développement de stationnement

pour les vélos est aussi essentiel, notamment à proximité des réseaux de transports collectifs pour favoriser l'intermodalité. Les modalités d'application de ces actions devront être adaptées aux spécificités locales selon qu'il s'agit de pôles urbains anciens à la voirie souvent étroite ou à des secteurs urbanisés plus récemment aux voiries plus larges mais pas toujours favorables à d'autres usages que celui de la voiture.

Pour les **modes individuels motorisés**, les actions à mener vont permettre d'aller plus loin dans un nouveau rapport à la voiture. Des politiques de stationnement (*actions 5.2 et 5.3*) doivent se généraliser en parallèle de l'amélioration de l'offre de transports collectifs et des mesures en faveur des modes actifs. L'optimisation du réseau routier magistral dans le cadre d'un usage plus multimodal (*action 5.4*) permettra de tirer parti au mieux des capacités routières. Le covoiturage bénéficiera ainsi de mesures incitatives (*action 5.5*).

En matière de **transports de marchandises**, l'agglomération centrale doit relever le défi de sa position géographique charnière au sein de l'Île-de-France en jouant un rôle important dans l'accueil des plateformes logistiques (*action 7.1*), tout en favorisant le développement d'une offre de proximité. Les livraisons de marchandises doivent ainsi être optimisées (*actions 7.4 et 7.5*) par l'amélioration de l'accessibilité des aires logistiques, l'optimisation des conditions de livraison, le développement des véhicules propres (VUL électrique, triporteur, vélo...) ou encore par le recours à des pratiques innovantes en termes d'espaces logistiques (conciergeries ou consignes).

Afin de rendre pleinement efficaces les actions qui seront mises en œuvre, il est particulièrement important

d'encourager les **changements de comportement de mobilité** dans l'agglomération centrale où la voiture reste encore dominante.

Ce territoire bénéficiera dans les prochaines années d'une palette élargie de solutions de mobilité. Il s'agit de les mettre en valeur en privilégiant une approche par cible (scolaires, salariés, seniors...) pour faciliter la compréhension et l'appropriation par chacun de cette offre diversifiée, en optimiser l'usage et susciter des évolutions de comportement. Les plans de déplacements d'entreprises et d'administrations ainsi que les plans de déplacements d'établissements scolaires sont des leviers en ce sens (*actions 9.2 et 9.3*). Leur déclinaison à différentes échelles, est un moyen efficace d'affiner l'analyse et la connaissance des besoins et d'aider la collectivité à organiser un système intégré de mobilité, adapté aux caractéristiques de son territoire.

● Dans les agglomérations des pôles de centralité et les bourgs, villages et hameaux

La mobilité dans les agglomérations des pôles de centralité et les bourgs, villages et hameaux selon l'EGT 2010

Un territoire très dépendant de la voiture :

- Environ 8 % des déplacements franciliens quotidiens sont réalisés dans ces territoires.
- Les déplacements y sont plus longs en distance (portée de 7,9 km en moyenne par déplacement contre 4,4 km en moyenne francilienne) mais leur durée est identique à la moyenne régionale (environ 24 minutes par déplacement).



- 60 % des déplacements sont réalisés en voiture (contre 22 % en moyenne en Île-de-France) ; une majorité de ménages possède au moins deux voitures (1,6 voiture par ménage).
- L'usage des modes actifs (marche) reste important (34 %).
- Les transports collectifs sont relativement peu utilisés (6 %), mais pour les déplacements en lien avec Paris, ils sont majoritaires.
- Le bus est le mode prépondérant pour les déplacements en transports collectifs internes au territoire (91 %) et occupe une place majeure pour les déplacements avec le cœur de métropole ou l'agglomération centrale (49 % l'empruntent seul ou combiné avec le train ou le RER).

Les objectifs fixés par le SDRIF

Le SDRIF rappelle que « l'Île-de-France est dotée d'un système de transport de personnes (infrastructures routières et de transports collectifs) performant [...], mais ce système reste territorialement déséquilibré [...]. Une offre de mobilité plurielle adaptée aux besoins et aux territoires doit être développée ».

« Le SDRIF décline ainsi quatre objectifs :

- moderniser et optimiser les réseaux existants, pour répondre aux besoins immédiats des Franciliens ;
- répondre aux besoins de déplacements de banlieue à banlieue ;

- organiser l'offre de transports collectifs dans la grande couronne, afin de répondre aux besoins de desserte de plus en plus affirmés des bassins de vie et de liaisons de pôles à pôles ;
- promouvoir les nouveaux systèmes de mobilité. »

En matière d'aménagement urbain, le SDRIF vise, pour ces territoires, une structuration par les bassins de vie plus affirmée. « Au-delà des agglomérations autour des villes historiques, les territoires seront maillés par un réseau de pôles assurant traditionnellement une fonction de centralité par le regroupement des services indispensables à la vie quotidienne ». « L'urbanisation des bourgs et villages du territoire rural francilien sera maîtrisée ». Cette évolution des formes urbaines favorable au renforcement des pôles urbains, doit contribuer à limiter les distances de déplacement et renforcer sa vitalité économique, tout en préservant ses ressources naturelles, ses paysages et sa biodiversité.

Ces enjeux sont d'autant plus forts dans un contexte de raréfaction des énergies fossiles et d'augmentation de leur prix. Si les pratiques de déplacement n'évoluent pas, et malgré les évolutions technologiques des véhicules, le budget annuel moyen des ménages consacré aux carburants augmentera. La dépendance à la voiture de ces territoires rend ainsi le risque de vulnérabilité et de précarité énergétique des ménages encore plus prégnant en dehors de l'agglomération centrale.

Les priorités stratégiques du PDUIF pour ce territoire

Le renfort de l'articulation entre territoire, aménagement et transport est porté par l'*action 1.1* du PDUIF.

En matière de **transports collectifs**, le renforcement de l'offre sur le réseau de bus ainsi que l'amélioration de leurs conditions de circulation (*action 2.4*) permettront de faciliter les déplacements au sein des bassins de vie. Une meilleure articulation entre horaires des bus et horaires des trains ainsi que le développement de l'information voyageurs sur les temps d'attente seront aussi essentiels (*action 2.6*). Dans ces territoires où la densité de population est parfois faible, le développement de services locaux et du transport à la demande constituent des solutions adaptées aux besoins. Le développement et le renfort des lignes de bus Express couplés à des aménagements sur les autoroutes et des parcs relais adaptés constitueront une offre de transport de qualité.

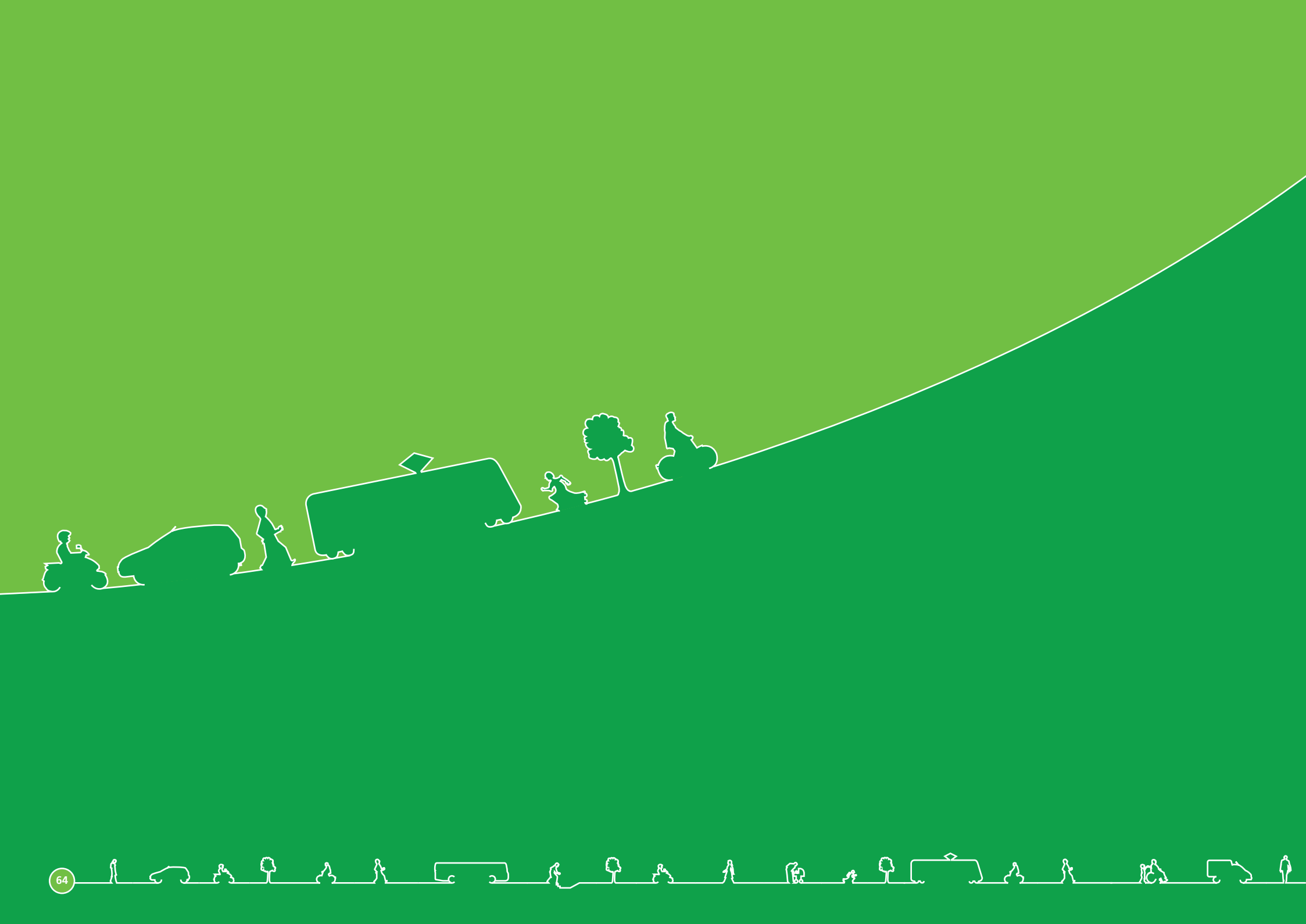
Pour le lien avec le reste de l'Île-de-France, la remise à niveau des lignes radiales ferroviaires (RER et train) facilitera les déplacements en garantissant les temps de parcours et en améliorant le confort du voyage. Le développement du réseau structurant, métro, tramway, T Zen, lignes Mobilien et Express (*actions 2.1, 2.2, 2.3 et 2.4*) bénéficiera à l'ensemble de l'Île-de-France et permettra une amélioration importante de l'accessibilité à tout le territoire.



Numéro	Quelles actions pour quels territoires ?	Paris et cœur de métropole	Agglomération centrale	Agglomérations des pôles de centralité	Bourgs, villages et hameaux
1.1	Agir à l'échelle locale pour une ville plus favorable à l'usage des modes alternatifs à la voiture				
2.1	Un réseau ferroviaire renforcé et plus performant				
2.2	Un métro modernisé et étendu				
2.3	Tramway et Tzen : une offre de transport structurante				
2.4	Un réseau de bus plus attractif et mieux hiérarchisé				
2.5	Aménager des pôles d'échanges multimodaux de qualité				
2.6	Améliorer l'information voyageurs dans les transports collectifs				
2.7	Faciliter l'achat des titres de transport				
2.8	Faire profiter les usagers occasionnels du passe sans contact Navigo				
2.9	Améliorer les conditions de circulation des taxis et faciliter leur usage				
3/4.1	Pacifier la voirie				
3/4.2	Résorber les principales coupures urbaines				
3.1	Aménager la rue pour le piéton				
4.1	Rendre la voirie cyclable				
4.2	Favoriser le stationnement des vélos				
4.3	Favoriser et promouvoir la pratique du vélo auprès de tous les publics				
5.1	Atteindre un objectif ambitieux de sécurité routière				
5.2	Mettre en œuvre des politiques de stationnement public au service d'une mobilité durable				
5.3	Encadrer le stationnement privé				
5.4	Optimiser l'exploitation routière pour limiter la congestion				
5.5	Encourager et développer la pratique du covoiturage				
5.6	Encourager l'autopartage				
6.1	Rendre la voirie accessible				
6.2	Rendre les transports collectifs accessibles				
7.1	Préserver et développer des sites à vocation logistique				
7.2	Favoriser l'usage de la voie d'eau				
7.3	Améliorer l'offre de transport ferroviaire				
7.4	Contribuer à une meilleure efficacité du transport routier de marchandises et optimiser les conditions de livraison				
7.5	Améliorer les performances environnementales du transport de marchandises				
9.1	Développer les plans de déplacements d'entreprises et d'administration				
9.2	Développer les plans de déplacements d'établissements scolaires				
9.3	Donner une information complète, multimodale, accessible à tous et développer le conseil en mobilité				
ENV 1	Accompagner le développement de nouveaux véhicules				
ENV 2	Réduire les nuisances sonores liées aux transports				

L'action est à réaliser prioritairement sur le territoire
 L'action est à réaliser sur le territoire
 L'action concerne de manière marginale le territoire
 L'action n'est pas territorialisée





DÉFI 1 Construire une ville plus favorable aux déplacements à pied, à vélo et en transports collectifs

La façon dont on construit la ville détermine fortement les pratiques de déplacement. Ainsi, la localisation de l'habitat et des emplois, mais aussi des services et des équipements, influe sur les besoins de déplacement et l'utilisation des différents modes de transport. À une échelle plus locale, l'aménagement urbain et la qualité de l'espace public conditionnent fortement la possibilité de se déplacer à pied et à vélo.

Les impacts sur la mobilité et sur le système de transport doivent donc être pris en compte le plus en amont possible dans les décisions d'urbanisme et la conception des opérations d'aménagement, en tenant compte de la diversité des territoires franciliens.



Le projet spatial régional porté par le SDRIF

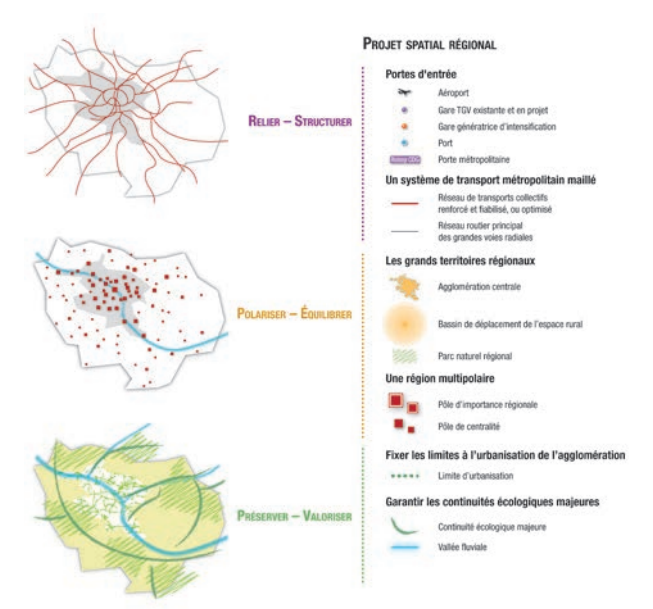
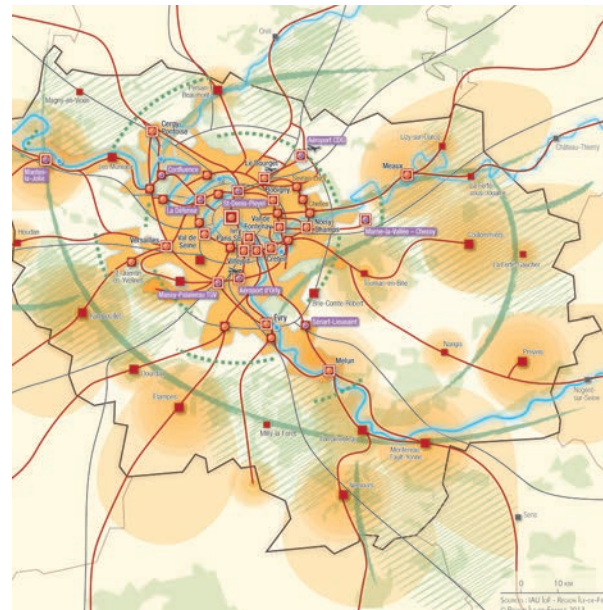
À l'échelle régionale, le SDRIF est porteur d'un véritable modèle francilien de développement durable. À cet effet, le SDRIF encourage la densification au travers de notions clés : intensité, compacité, multipolarité.

Plus l'intensité des espaces urbanisés est forte, plus l'organisation urbaine permet de réduire la distance

moyenne des déplacements et le nombre de déplacements. L'intensité s'apprécie à l'échelle du grand quartier.

La compacité des espaces urbanisés qui s'apprécie surtout aux échelles des bassins de vie et de la région métropolitaine, peut être définie comme le moyen de limiter le mitage urbain et la distance moyenne entre toutes les destinations d'un territoire.

Le projet spatial régional du SDRIF



Plus précisément, les orientations réglementaires de la carte de destination générale des différentes parties du territoire visent à :

- favoriser la mutabilité des terrains et la densification des constructions dans les tissus urbains existants, notamment en exploitant des friches et des enclaves urbaines, etc.;
- favoriser le développement de grandes opérations en zones urbaines ;
- renforcer la mixité des fonctions et sa traduction dans l'aménagement de l'espace afin d'éviter une logique de zonage ;
- renforcer les centres de villes existants et leur armature (transports collectifs, commerces, artisanat, espaces publics, etc.) ainsi que leur hiérarchisation aux différentes échelles (des centres de villes aux centres de quartiers), ce qui favorisera la diversité des fonctions et la densification des secteurs avoisinants.

Par son projet spatial régional, le SDRIF précise les perspectives de développement de la région dans son ensemble et les évolutions souhaitées territoire par territoire.

Le PDUIF vise à favoriser la mise en œuvre, à l'échelle locale, des orientations du SDRIF, pour un aménagement plus favorable aux modes alternatifs à la voiture.

Passer de la ville de « la voiture reine » à une ville conçue pour favoriser la marche, le vélo et les transports collectifs

Les formes urbaines peu denses et/ou monofonctionnelles qui se sont développées dans la seconde moitié du XX^e siècle sont peu favorables aux modes alternatifs à la voiture. Ainsi, les zones d'activités, les zones commerciales et les zones pavillonnaires, historiquement conçues pour la voiture, localisées à l'écart des réseaux de transports collectifs et peu denses, sont difficiles à desservir en transports collectifs, et peu propices à la marche et à l'usage du vélo.

Les zones d'activités économiques (ZAE) sont bien souvent situées à l'écart des réseaux de transports collectifs, y compris dans le cœur de métropole, alors que la majorité d'entre elles bénéficient d'une bonne desserte autoroutière. Ainsi, selon une étude conduite par la Chambre de commerce et d'industrie de Paris, 75 % des territoires des ZAE à Paris et en petite couronne se situent à plus de 800 mètres, en distance réelle, d'une gare ou station du réseau ferré.

Tandis que le mode de transport privilégié pour l'accès aux centres commerciaux ou hypermarchés – qui se sont développés principalement aux abords des grands axes routiers – est la voiture particulière, le recours à cette dernière est beaucoup plus limité pour des déplacements vers les marchés ou les petits commerces situés en général dans des centres urbains denses. Toutefois, l'écart entre petite et grande couronne est très important : pour se rendre dans un supermarché, près des trois quarts des habitants de grande couronne utilisent leur voiture, alors qu'ils ne sont que 30 % en petite couronne.

Dans de nombreux quartiers pavillonnaires, la faible densité et la configuration de la voirie souvent étroite et comportant de nombreuses impasses ne permettent pas d'assurer une desserte en transports collectifs de proximité, d'autant que ces quartiers sont souvent éloignés des centres urbains.



Un quartier pavillonnaire en Île-de-France

Sources : STIF 2009, BD TOPO 2008, InterAtlas 2005
Réalisation : STIF-DDAET_EG-MLP © STIF - juillet 2009

La ville déjà constituée représente la majeure partie de l'espace urbain dans lequel les Franciliens se déplaceront en 2020 ; il faut donc agir pour améliorer l'existant.

Faire évoluer progressivement la ville « éclatée » vers un modèle de ville plus intense et compacte tel qu'il est prôné par le SDRIF répond aux enjeux de développement durable, de cohésion sociale et d'accès à l'emploi. Pour « réparer les erreurs du passé », il faut « intensifier » la ville existante, c'est-à-dire favoriser la densité, recréer des cheminements piétons et mieux intégrer les diverses fonctions (logements, lieux de travail, commerces, services, équipements, etc.).



Du point de vue des déplacements, cela permet notamment de limiter les distances parcourues et donc d'augmenter la part des modes actifs, en particulier si cette intensification s'accompagne d'une amélioration de la qualité de l'espace public.

L'intensification urbaine doit en outre avoir lieu plus spécifiquement à proximité du réseau de transports collectifs. En effet, de nombreux secteurs proches des gares et stations du réseau ferré offrent encore des opportunités de densification, voire d'urbanisation, et ceci que l'on soit en proche ou en grande couronne.

L'objectif est donc de profiter de ces opportunités pour orienter le développement urbain en priorité autour des gares et stations, tout en rendant ces dernières plus efficaces du point de vue du transport (amélioration de l'accès par les modes alternatifs à la voiture). Les principes d'aménagement des pôles d'échanges multimodaux (**action 2.5**) intègrent, dans le périmètre immédiat du pôle, l'amélioration des conditions d'intermodalité, en particulier avec les modes actifs et les réseaux de bus. Pour rendre efficaces ces aménagements, il est aussi nécessaire d'élargir la réflexion sur l'aménagement autour des pôles à l'ensemble du périmètre d'influence des gares.

Au-delà de la transformation des secteurs déjà urbanisés, il convient de porter une attention particulière aux secteurs qui restent à urbaniser, et plus particulièrement à leur localisation et à la nature des projets les concernant, afin d'optimiser dès leur création les déplacements à pied, à vélo et en transports collectifs. Il est à noter que le SDRIF restreint l'urbanisation nouvelle aux territoires desservis par les transports collectifs qui garantissent une bonne accessibilité aux équipements et services.

L'évolution de l'urbanisme ne peut toutefois s'envisager que sur un temps long. L'horizon du PDUIF n'est qu'une étape mais permet d'amorcer ce changement en intégrant mieux la mobilité durable dans la conception de la ville.

Mieux intégrer le transport des marchandises et les livraisons dans l'aménagement de la ville

La relation entre besoins de déplacement des personnes et conception de la ville est désormais un sujet bien cerné, même si beaucoup reste encore à faire.

Concernant l'approvisionnement et le transport de marchandises, pourtant indispensables à la vie quotidienne et à l'activité économique, la prise de conscience est moins avancée. Les activités logistiques sont poussées hors des centres-villes parce qu'elles sont encore bien souvent source de nuisances pour les riverains et parce que les coûts fonciers sont tels que le maintien ou l'implantation de ces activités sont compromises. Du fait de la rareté des espaces logistiques en cœur de métropole, l'organisation du transport de marchandises conduit à allonger les distances parcourues par les camions dans la ville avec, pour conséquence, une augmentation des nuisances liées à leur circulation.

La prise en compte de la fonction logistique dans l'aménagement de la ville est donc tout aussi essentielle que la prise en compte des déplacements des personnes. Les mesures à prendre sont détaillées dans les **actions 7.1 à 7.5** consacrées au transport de marchandises.

La loi solidarité et renouvellement urbains a mis en avant la nécessité de mieux articuler la planification urbaine et les politiques de déplacements. Pour influencer sur les politiques d'aménagement, le PDUIF doit s'appuyer sur les outils existants ou à venir.

Les principes d'action retenus par le PDUIF

- Agir à l'échelle locale pour une ville plus favorable à l'usage de modes alternatifs à la voiture.
- Agir au niveau des documents d'urbanisme et des projets d'aménagement parce que leur élaboration permet de concevoir l'aménagement en lien avec les problématiques de transport.
- Utiliser le levier des projets de transports collectifs pour inciter à mettre en œuvre les principes d'aménagement favorables aux modes alternatifs aux modes motorisés.
- Utiliser le levier de la maîtrise du foncier.

Agir sur les documents d'urbanisme locaux, tels que les PLU et les SCoT, les projets d'aménagement ou les autorisations d'exploitation commerciale, afin de mieux maîtriser la nature et la localisation des développements urbains

L'élaboration des documents d'urbanisme locaux relève de la responsabilité des communes et des EPCI, acteurs privilégiés de l'aménagement.



Depuis l'instauration de l'obligation d'élaborer un projet d'aménagement et de développement durable (PADD) dans les documents d'urbanisme locaux, les nouveaux PLU et SCoT ont une réelle capacité à prendre en compte la question des déplacements et des transports que n'avaient pas les documents d'urbanisme antérieurs. Cette prise en compte a même été renforcée par les dispositions de la loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement. Cependant, les documents d'urbanisme ne s'emparent pas tous suffisamment de cette possibilité alors qu'ils devraient être les outils pour influencer sur les politiques d'aménagement.

Au stade opérationnel, la conception des grands projets d'aménagement, notamment des projets de zones d'aménagement concerté (ZAC), doit aussi intégrer la thématique des déplacements.

Enfin, les projets de création ou d'extension de surfaces commerciales font l'objet d'une autorisation en commission départementale d'aménagement commercial sous l'égide du préfet, autorisation qui tient compte de l'insertion du projet dans les réseaux de transports collectifs.

Il est donc essentiel d'intégrer, dans les documents d'urbanisme, des orientations en matière de transports et

de déplacements afin de concevoir un aménagement urbain adapté (*action 1.1*).

L'élaboration conjointe des projets de transports collectifs et des projets urbains pourrait permettre de favoriser la densification et un plus fort usage des transports collectifs

Le SDRIF assure la cohérence globale, à l'échelle régionale, entre développement urbain et réseaux de transports. Les projets de transports collectifs qui y sont inscrits sont indissociablement liés au projet d'aménagement.

Dans le cadre du PDUIF, il s'agit plus généralement, pour un projet de transports collectifs, d'articuler le mieux possible la conception du projet de transport et celle du projet urbain qui l'accompagne, voire de susciter un projet urbain lorsque la réflexion n'est pas engagée. Il s'agit ainsi d'intégrer l'approche transport et l'approche aménagement le plus en amont possible pour maximiser l'effet levier du projet de transport sur le renouvellement urbain. Il s'agit également de mener une réflexion sur les équipements de transport à proximité immédiate des stations et gares (en particulier

parcs relais ou gares routières...) ainsi que sur les conditions d'accès depuis les quartiers à desservir tant par les modes actifs que par les bus.

Cette démarche doit être envisagée dans un processus d'adaptation du projet de transport et du projet urbain, permettant d'optimiser leurs conceptions respectives. L'engagement progressif des acteurs et, en premier lieu, des collectivités concernées par le territoire du projet est indispensable à la mise en œuvre de mesures concrètes (*action 1.1*).

Une nécessaire maîtrise du foncier

Une politique foncière active est indispensable pour favoriser la cohérence entre projets de transports collectifs et évolutions urbaines. Il s'agit de repérer les opportunités foncières, grâce notamment à une veille (suivi des transactions foncières et immobilières qui permet d'anticiper sur les mutations urbaines futures), puis de s'assurer la maîtrise du foncier afin de pouvoir y inscrire des projets urbains et d'éviter la spéculation foncière autour des projets de transports collectifs. Ce rôle peut être assumé soit par les collectivités locales directement, soit confié à un établissement public foncier tel que l'Établissement public foncier d'Île-de-France.

L'exemple de la charte pour un territoire durable autour du prolongement de la ligne 11

Signée par l'ensemble des communes concernées par le prolongement du métro, la Région Île-de-France, la Ville de Paris, le Conseil général de Seine-Saint-Denis, l'Association pour la promotion du prolongement de la ligne 11, le STIF, l'Établissement public foncier d'Île-de-France, la Caisse des dépôts d'Île-de-France ainsi que l'Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Île-de-France, la charte vise à optimiser au mieux l'articulation entre le projet de prolongement du

métro et les projets de développement urbain locaux, en formalisant les engagements de chaque partenaire.

Vouée à être complétée par la suite d'engagements plus précis, la charte définit trois grands axes stratégiques :

- 1. Inscrire le territoire dans la dynamique de développement du cœur de la métropole parisienne**, en renforçant son attractivité économique et son accessibilité.
- 2. Améliorer le cadre de vie dans le territoire** en développant une offre de logement diversifiée, en renforçant la

mixité logement/commerces/services des quartiers et en promouvant la mobilité durable dans des espaces publics de qualité.

- 3. Valoriser le potentiel urbain des quartiers situés autour des stations du métro** en incitant à une urbanisation plus compacte, en renforçant le rôle de centralité et la mixité des quartiers autour des stations, et en valorisant la fonction multimodale des stations et leur accessibilité à pied, à vélo ou en bus.

3. Mise en œuvre de l'action

La mise en œuvre de ces recommandations passe par :

- leur prise en compte dans les décisions d'urbanisme : documents d'urbanisme locaux, projets de zones d'aménagement concerté (ZAC) et autorisations d'exploitation commerciale ;
- la mise en œuvre de chartes en lien avec les projets de nouvelles infrastructures de transports collectifs.

Recommandations pour les documents d'urbanisme locaux

Les communes et EPCI intègrent ces recommandations à tous les stades de l'élaboration des documents d'urbanisme locaux, plans locaux d'urbanisme (PLU) et schémas de cohérence territoriale (SCoT). Il s'agit :

- d'inclure dans le rapport de présentation des PLU et SCoT, dès la phase diagnostic, une analyse des territoires en fonction de la desserte en transports collectifs (identification des secteurs où cette desserte est déjà bonne et de ceux où elle pourrait être facilement étendue si l'on envisage une extension urbaine) des itinéraires piéton, vélo, transports collectifs et de la hiérarchisation du réseau de voirie et de sa vocation ;
- d'intégrer, dans le projet d'aménagement et de développement durable (PADD) des SCoT et des PLU, les recommandations précisées ci-avant sur la localisation des secteurs de développement urbain, sur les principes d'intensification urbaine et de conception des quartiers, et sur les itinéraires pour les modes actifs ;

- de fixer des objectifs relatifs à la cohérence entre l'urbanisation et la desserte en transports collectifs dans le document d'orientations générales des SCoT : définir les conditions de développement de l'urbanisation prioritaire autour des transports collectifs, et conditionner l'ouverture à l'urbanisation de certains secteurs au niveau de la desserte en transports collectifs ou à la densification préalable d'autres secteurs ;
- de traduire concrètement les orientations du PADD dans le zonage et le règlement de chaque zone des PLU. Il est demandé une attention particulière dans la rédaction du règlement des PLU pour les articles 6, 7, 9, 10 et 14, qui permettent d'intégrer des dispositions concourant à la définition de formes urbaines plus favorables à l'utilisation des modes alternatifs à la voiture particulière, et ce d'autant plus lorsqu'il s'agit de quartiers situés à proximité des axes de transports collectifs structurants ;
- d'utiliser le plan d'alignement, ou les dispositions du PLU relatives à l'alignement, pour faciliter la circulation des transports collectifs, en prévoyant l'élargissement, là où il est opportun, de la voirie existante empruntée par des lignes de bus. Les modes actifs doivent également être pris en compte, l'élargissement de la voirie pouvant permettre un meilleur traitement des conditions de déplacement à pied et à vélo.

Responsables de mise en œuvre

La responsabilité de cette action repose sur les communes et les EPCI.

Dans le cadre du « porter à connaissance » réglementaire, l'État communique aux communes et/ou EPCI les dispositions du PDUIF applicables au territoire concerné.

La Région Île-de-France, les départements et le STIF font partie des personnes publiques associées à l'élaboration des SCoT et des PLU, et peuvent dans ce cadre relayer les préconisations du PDUIF auprès des collectivités territoriales lorsqu'elles établissent leurs documents d'urbanisme.

La Région Île-de-France adresse aux communes et EPCI concernés une lettre d'information précisant les conditions de mise en œuvre du SDRIF et du PDUIF sur leur territoire, qui comporte :

- un volet général de recommandations sous la forme d'un guide pédagogique de questionnements et de bonnes pratiques sur la prise en compte des déplacements dans les politiques d'urbanisme. Ce guide sera élaboré par le STIF, la Région Île-de-France et l'IAU Île-de-France ;
- un volet local constitué d'éléments d'information sur les déplacements et la desserte actuelle et future du territoire concerné dans une vision multimodale (vélos, marchandises, etc.). Le STIF fournira des éléments nécessaires à l'établissement des volets locaux, en particulier pour les transports collectifs.

Afin d'alimenter ce volet local, un dispositif d'observation autour des gares et axes de transports collectifs structurants sera mis en place, permettant de produire des données sur les évolutions urbaines des quartiers de gare.

Parallèlement à la convention de financement du projet de transports collectifs, est signée une convention d'accompagnement avec les collectivités locales afin de faciliter la réalisation du projet d'infrastructure (aide en vue de la libération des terrains, conditions de circulation en période de chantier, etc.).

3. Le cas spécifique des projets de transports collectifs concernant les territoires à enjeu fort du SDRIF : chartes de développement durable du territoire

Pour des projets de transports structurants à l'échelle régionale qui concernent des territoires présentant des

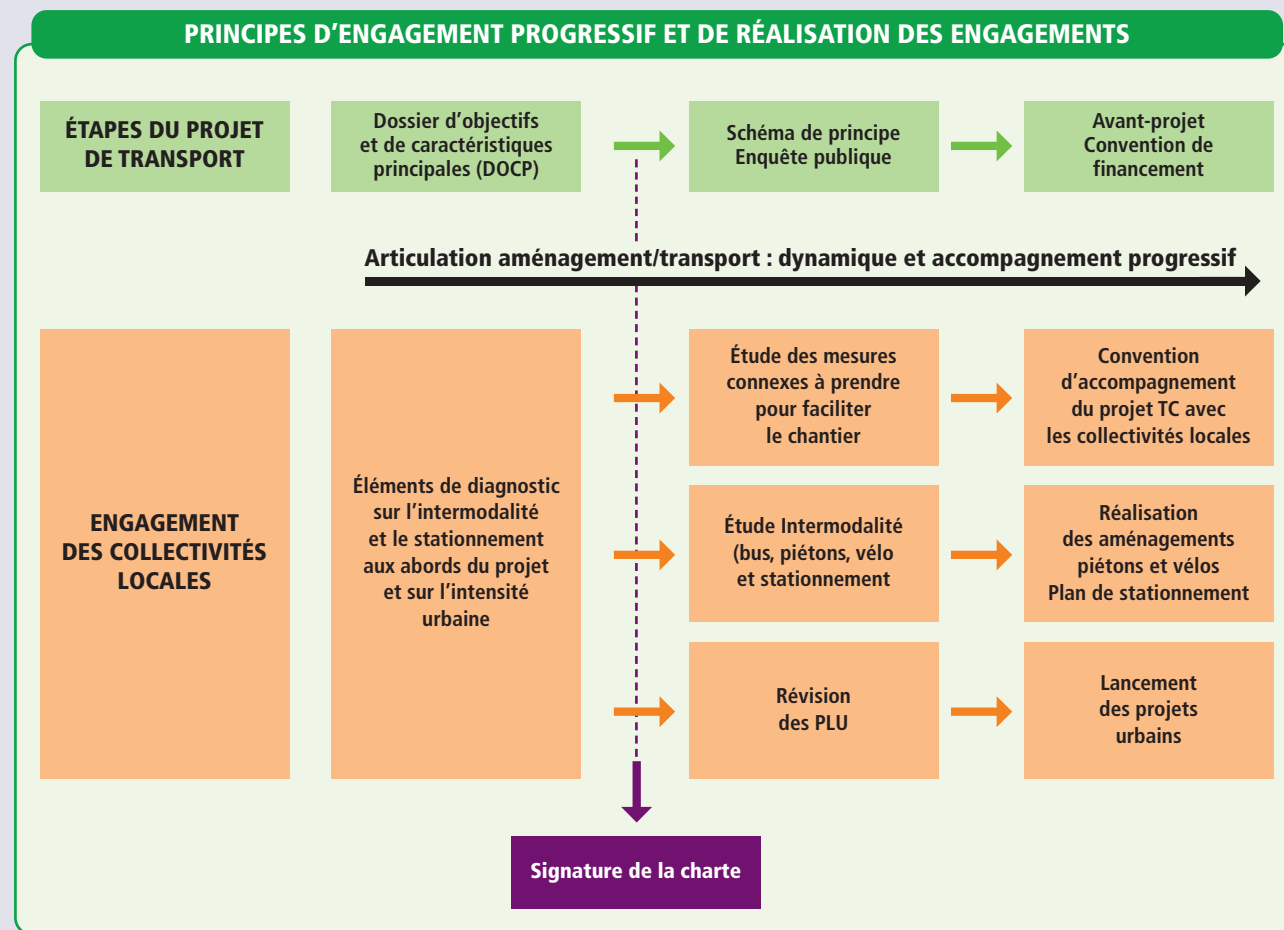
enjeux forts au regard du SDRIF, des « chartes de développement durable du territoire » pourront être élaborées, sur initiative de la Région et des collectivités locales concernées, en partenariat étroit avec le STIF et l'IAU Île-de-France.

La réflexion sur l'élaboration des chartes devra être cohérente avec les contrats de développement territorial.

Ces chartes se déclineront en conventions ou contrats plus précis en fonction de l'avancement des projets urbains et de transport. Ces conventions ou contrats pourront porter sur le financement d'actions concernant le foncier, le traitement de l'espace public aux abords des stations, les constructions de logements ou d'équipements liés, les aménagements pour les modes actifs, etc.

Responsables de mise en œuvre

- Lors de la préparation du DOCP, la phase diagnostic est réalisée sous pilotage du STIF en partenariat avec les acteurs locaux.
- Les chartes établies pour tous les projets de transports collectifs lors de l'approbation du DOCP et les chartes de développement durable du territoire établies à l'initiative de la Région pour les projets de transports collectifs concernant les territoires à enjeu fort dans le SDRIF fixent les engagements de chacun et l'organisation du pilotage des différentes thématiques.
- Ces chartes sont signées par la Région Île-de-France, le STIF, le(s) conseil(s) général(aux), les communes et EPCI concernés, l'Établissement public foncier (EPF) Île-de-France, la Caisse des dépôts et consignations et l'IAU Île-de-France. Les conventions ou contrats qui déclineront ces chartes et préciseront le financement de certaines actions seront signés par ces mêmes partenaires.



Rendre les transports collectifs plus attractifs

La performance et la qualité de service des réseaux de transports collectifs sont essentielles pour susciter le report modal des usagers des modes individuels motorisés.

D'un point de vue socioéconomique et urbain, les possibilités de développer des lignes complètement séparées de la voirie (tunnel ou viaduc) sont peu nombreuses. Le réseau de voirie est donc le support privilégié du développement de l'offre de transports collectifs pour répondre aux déplacements de banlieue à banlieue et, notamment, ceux internes aux bassins de vie.

Les lignes de tramway et de T Zen, les lignes Express et les lignes Mobilien bénéficient d'une offre de transport fréquente sur une grande amplitude horaire. Il est indispensable de garantir leur vitesse commerciale et leur régularité par des mesures adaptées.

Organiser le stationnement pour limiter les conflits d'usage de l'espace public

En zone urbaine, l'espace public est rare. Le stationnement sur voirie utilise une part importante de cet espace au détriment de ses autres usages. L'organisation du stationnement doit permettre de mieux délimiter les espaces qui lui sont dévolus et encourager le stationnement dans les espaces privés (logements, immeubles de bureaux...) lorsque les places sont disponibles. Il s'agit aussi de permettre et d'organiser le stationnement de tous les types de véhicules sur l'espace public : voitures mais aussi vélos, deux-roues motorisés, véhicules de livraison, véhicules des artisans ou professionnels de santé.

Optimiser l'usage multimodal des réseaux de voirie

Suivant leur configuration (nombre de voies, insertion urbaine, etc.), les voiries peuvent écouler des flux de trafic plus ou moins importants et accueillir ou non tous les types de véhicules. Leur usage doit être optimisé en tenant compte de ces caractéristiques. Il s'agit de tirer le meilleur parti de la capacité qu'elles offrent en favorisant une utilisation par l'ensemble des modes de transport.

Les recommandations du partage de la voirie tiennent compte de la nature des réseaux de voirie et des territoires

Le réseau de voirie francilien est composé de voies de nature très différente, de l'autoroute à quatre voies de circulation par sens à la voie de desserte locale, en passant par les boulevards urbains du cœur de la métropole.

Les fonctionnalités que ces différentes voies doivent assurer dépendent étroitement de leur configuration mais aussi des territoires dans lesquelles elles sont situées. Les recommandations du partage de la voirie sont donc différenciées selon une hiérarchisation du réseau et selon la nature urbaine des territoires.



La hiérarchisation du réseau de voirie francilien

La hiérarchisation retenue distingue :

- le réseau à caractère magistral ;
- le réseau à caractère structurant ;
- le réseau à caractère local.

■ Le réseau à caractère magistral

■ Vocation

Le réseau à caractère magistral a pour vocation d'assurer les déplacements en voiture de moyenne et de longue distance, ainsi que les déplacements en poids lourds ou véhicules utilitaires légers sur la plus grande partie de leurs trajets. Les déplacements de transit, qu'il s'agisse de poids lourds ou de voitures, doivent emprunter ce réseau.

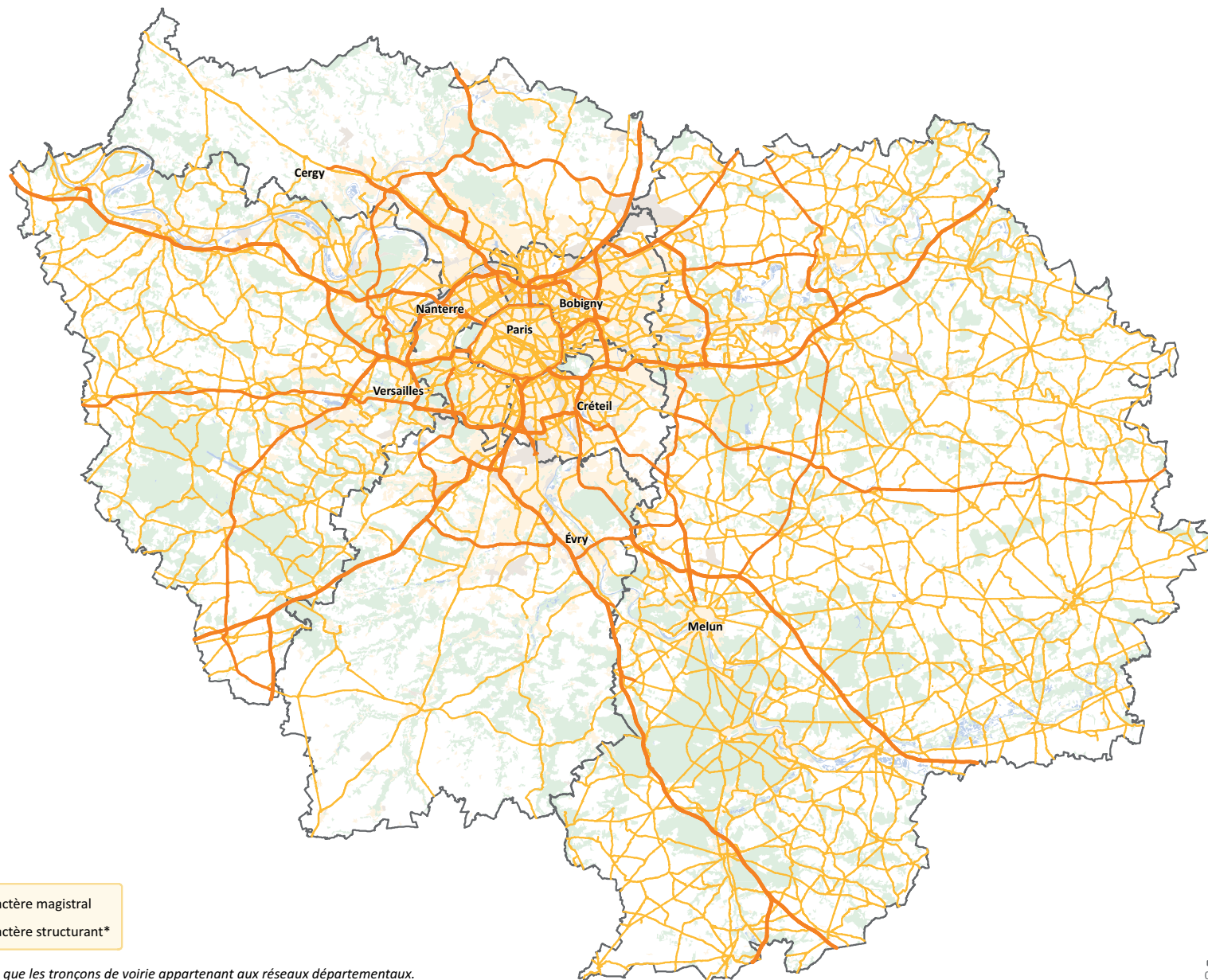
Mais la vocation de ce réseau ne se limite pas aux déplacements individuels ou de marchandises : les lignes de transports collectifs, lignes Express exploitées en bus ou cars, doivent y trouver un support efficace.

Les déplacements en modes actifs y sont le plus souvent interdits.

■ Consistance

Le réseau à caractère magistral est composé du réseau routier national et du boulevard périphérique.

Les réseaux routiers à caractère magistral et structurant d'Île-de-France en 2010



Sources : STIF 2009, IGN Géoroute 2005, DRIEA, CG 77, CG 78, CG 91, CG 92, CG 93, CG 94, CG 95 - Réalisation : STIF-DDAET-EG-JE © STIF - 2011

La conception de ces zones (aménagement urbain, organisation de l'espace public) a été pensée pour faciliter l'utilisation de la voiture. De ce fait, l'usage des modes actifs ou des transports collectifs y est souvent difficile.

Dans ces secteurs, l'enjeu est donc de modifier de manière radicale la conception de l'espace public et le partage de la voirie afin que la voiture n'y soit plus le seul mode crédible de déplacement, tout en organisant la circulation des voitures ou des camions de manière plus rationnelle.

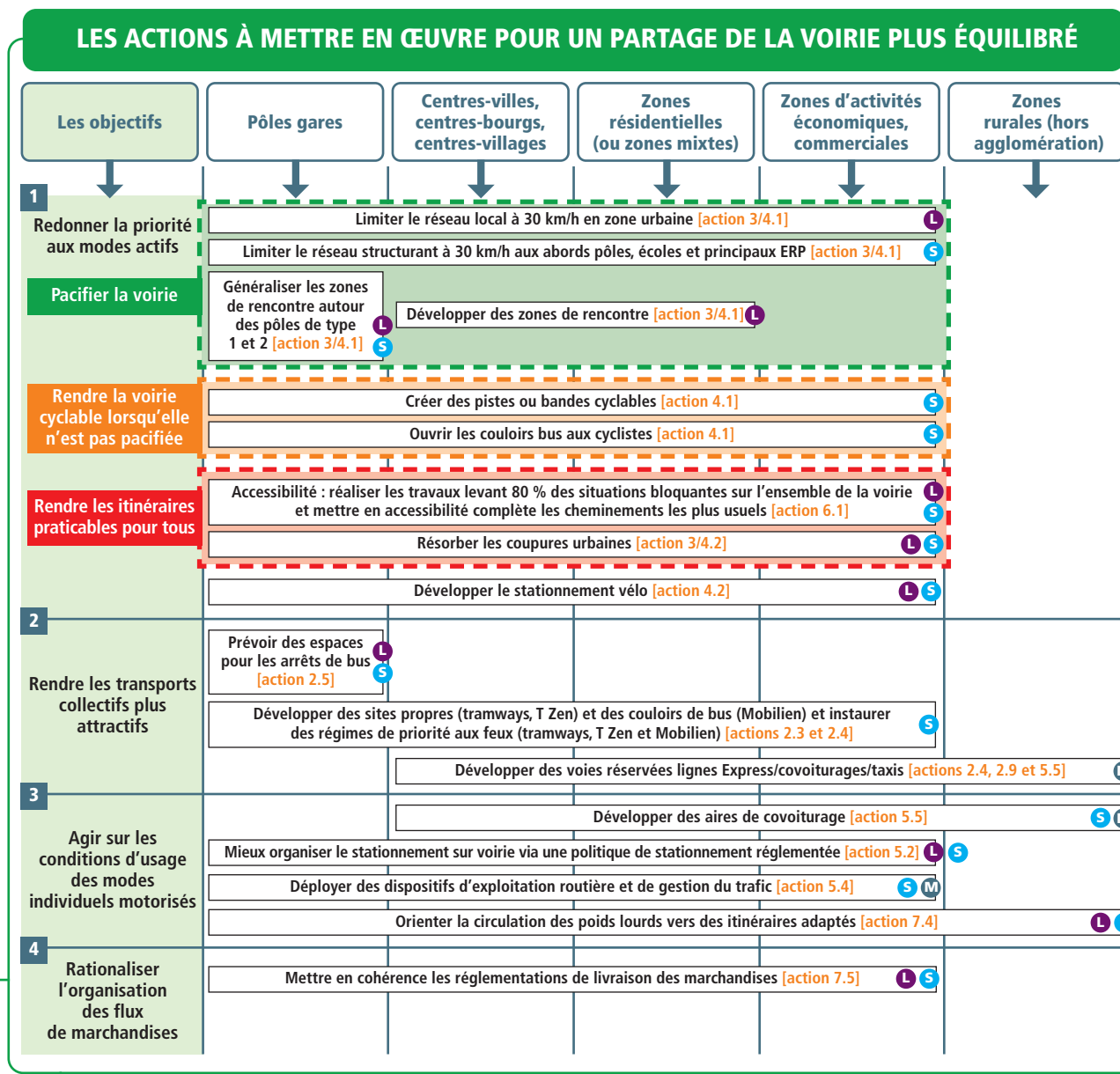
L'espace rural

L'espace rural est constitué des secteurs naturels agricoles ou forestiers, l'urbanisation y est constituée de bourgs et de villages.

L'espace rural, territoire peu dense, est fortement dépendant de la voiture. Pour autant, des aménagements sont possibles pour favoriser l'usage des modes actifs lorsque c'est pertinent. C'est aussi là que des réponses nouvelles doivent être développées pour favoriser les usages partagés de la voiture par exemple.

La traversée de ces bourgs et villages par des voiries à caractère structurant est la principale source de conflit dans le partage de la voirie. Cette problématique est traitée de manière analogue à celle des centres-villes.

Le vélo doit pouvoir y être utilisé en toute sécurité.



Dans l'agglomération centrale, les transports collectifs joueront un rôle majeur pour maîtriser l'urbanisation et intensifier les polarités urbaines en relation avec la politique d'aménagement. Enfin, l'amélioration de l'offre au sein des bassins de vie des bourgs, villages et hameaux est un facteur de renforcement de leur dynamique.

Ainsi, l'atteinte des objectifs du PDUIF à l'horizon 2020 dépend largement de la capacité des transports collectifs à faire face à la croissance de la demande, en particulier dans le cœur de métropole et les bassins de vie, et à être plus attractifs en offrant un fort niveau de qualité de service.

Les principes d'action du PDUIF

- Développer l'offre de transports collectifs pour qu'elle réponde à la diversité des besoins de déplacement et à l'augmentation de la demande.
- Renforcer la qualité du service offert aux voyageurs, et en particulier la fiabilité et le confort du voyage.
- Faciliter l'usage des transports collectifs pour tous les voyageurs et, en particulier, améliorer les conditions d'intermodalité.

Le réseau de transports collectifs prévu par le SDRIF

La mobilité est au cœur du nouveau Schéma directeur de la région Île-de-France. « Relier – structurer : une métropole plus connectée et plus durable » en est ainsi un des trois piliers. L'organisation du réseau de transports collectifs proposée par le PDUIF à l'horizon 2020 s'inscrit pleinement dans la logique du SDRIF à plus long terme.

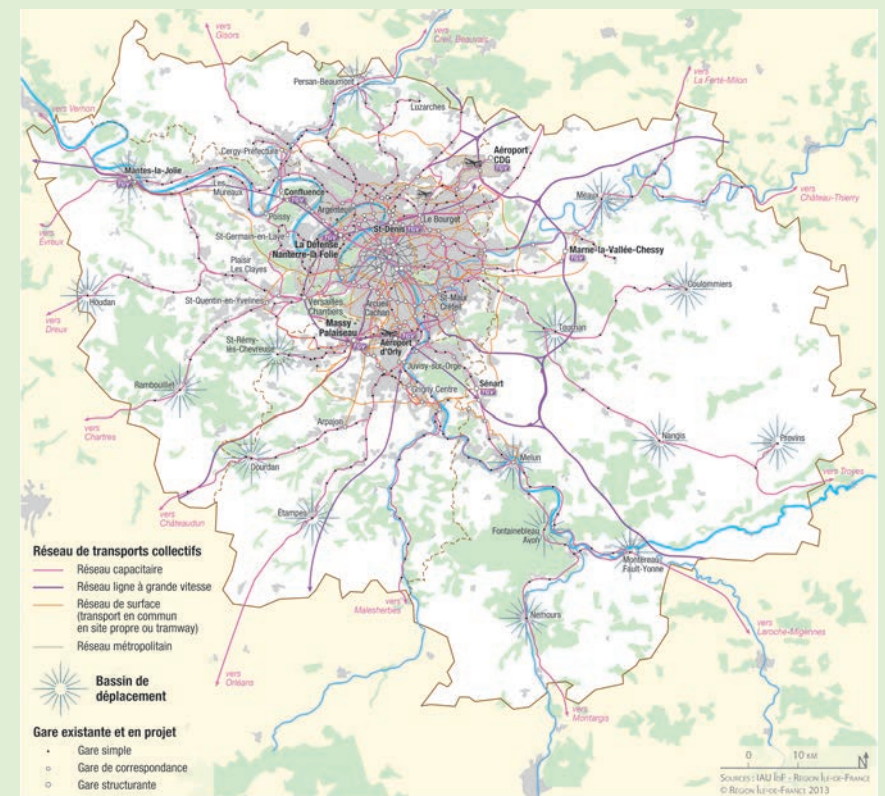
Dans le cœur de métropole, le SDRIF vise à renforcer l'accessibilité en transports collectifs. Le réseau structurant existant, essentiellement radial sera considérablement renforcé par l'amélioration du réseau existant, particulièrement les RER, et complété par des prolongements de ligne de métro, la création de nouvelles lignes de tramway et la réalisation du Grand Paris Express. L'articulation de la densification urbaine et l'amélioration du réseau de transport permettra l'émergence de pôles urbains et économiques forts et proposera aux Franciliens une offre de mobilité adaptée à leurs besoins avec un réseau dense, maillé et optimisé grâce à un jeu de correspondances efficaces.

Concernant les grandes polarités entre cœur de métropole et espace rural, le SDRIF a pour objectif de faciliter les liaisons entre les pôles urbains no-

tamment par l'amélioration des RER et la réalisation des tangentes connectées avec le réseau ferroviaire et le métro automatique du Grand Paris Express. Les lignes de transports en commun en site propre (TCSP) trouveront leur pertinence au centre des agglomérations secondaires, sur les axes de concentration de flux, là où les trafics attendus sont aujourd'hui importants et où les difficultés de circulation le justifient.

Pour les territoires ruraux, le SDRIF préconise au sein de chaque bassin de vie une amélioration en matière de transport grâce à un renforcement des réseaux de bus. De plus, les efforts de fiabilisation (fréquence, respect des horaires, etc.) et d'amélioration des réseaux ferrés seront poursuivis.

L'ensemble des projets d'infrastructures de transports collectifs inscrits au SDRIF à l'horizon du plan de mobilisation trouvent leur correspondance dans le PDUIF. Les intitulés sont parfois différents pour un même projet, le PDUIF retenant une dénomination correspondant au service de transport qui sera offert aux voyageurs. On trouve en annexe 2 une table de correspondance entre les deux documents.



Le Nouveau Grand Paris : Plan de mobilisation et Grand Paris Express

Le Nouveau Grand Paris, présenté le 6 mars 2013 par le Premier ministre, est un ambitieux projet de modernisation et de développement des transports en Île-de-France porté par le Gouvernement et les collectivités territoriales afin de faire de l'Île-de-France une région compétitive et solidaire.

Trois axes constituent ce projet :

- l'amélioration à court terme du service offert au voyageur ;
- la modernisation et extension du réseau existant ;
- le Grand Paris Express.

Le Nouveau Grand Paris intègre le Plan de mobilisation pour les transports, accord « convenu en 2011 entre la Région Île-de-France, l'État, les départements et le Syndicat des transports d'Île-de-France avec un engagement financier à hauteur de 12 milliards d'euros comprenant notamment le prolongement du RER E à l'ouest, des prolongements de ligne de métro, la création de bus à haut niveau de service et de tramways, la modernisation des RER, l'amélioration du Transilien... »

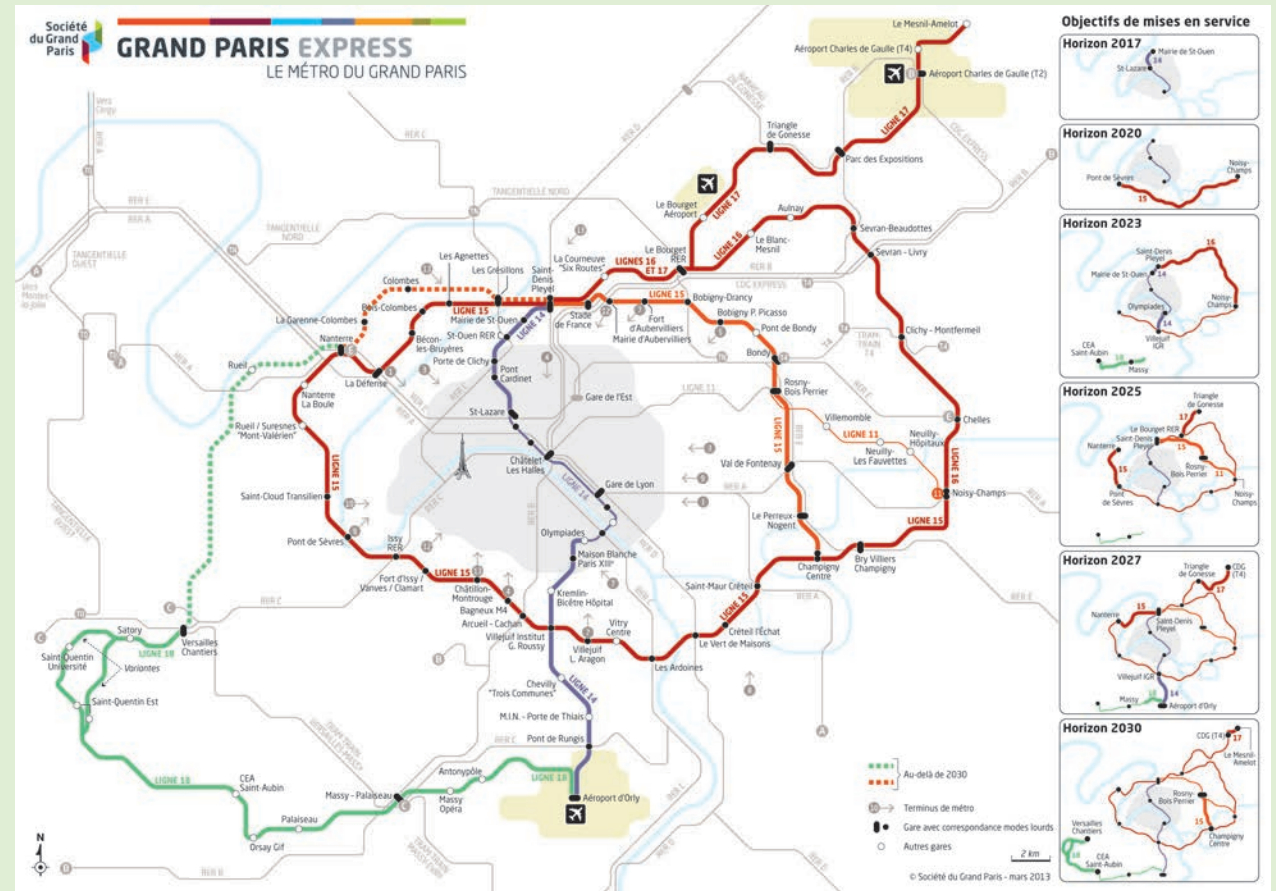
Concernant le Grand Paris Express, conformément à la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, la Société du Grand Paris a adopté par acte motivé, le 26 mai 2011, le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris. Le décret n°2011-1011 du 24 août 2011 porte approbation de ce schéma.

Le Nouveau Grand Paris en précise l'articulation opérationnelle et le calendrier de réalisation. Le Grand Paris Express sera constitué de trois projets interconnectés aux lignes existantes :

- une rocade ou ligne 15 métro ferré et enterré de capacité équivalente à celle du métro parisien, désaturant la zone dense en une spirale interopérable Noisy-Champs, Champigny Centre, La Défense, Saint-Denis-Pleyel, Rosny-Bois-Perrier, Champigny Centre ;
- des transports automatiques à capacité adaptée pour la desserte des territoires en développement : ligne 16 de Noisy-Champs à Pleyel via Clichy-Montfermeil et Aulnay sous Bois, ligne 17 de Pleyel au Mesnil-Amélot en passant par Le Bourget (tronc commun avec la ligne 16), Gonesse et Roissy, et ligne 18 d'Orly au plateau de Saclay via Masy-Palaiseau, prolongée à Versailles ;

- des prolongements de lignes de métro existantes lorsque cela est pertinent et permet d'aller plus vite : ligne 14 au nord, de Saint-Lazare jusqu'à Saint-Denis-Pleyel, et, au sud, d'Olympiades à Orly ; ligne 11 vers l'est de Mairie des Lilas à Noisy-Champs via Rosny-Bois-Perrier, si cette option est confirmée.

À l'horizon du PDUIF, en 2020, seule sont prévus les prolongements de la ligne 11 de Mairie des Lilas à Rosny-Bois-Perrier et de la ligne 14 de Saint-Lazare à Mairie de Saint-Ouen ainsi que la mise en service de la ligne 15 de Pont de Sèvres à Noisy Champs.



Un réseau de transports collectifs mieux hiérarchisé pour répondre à la diversité des besoins de déplacement

Un réseau hiérarchisé

Le réseau de transports collectifs en Île-de-France à l'horizon 2020 est un réseau plus structuré et plus lisible, qui s'adapte au mieux aux besoins des Franciliens grâce à une très grande diversité de modes : train, RER, tram-train, métro, tramway, T Zen et bus. La hiérarchisation du réseau distingue :

- **le réseau structurant** qui assure essentiellement les déplacements de moyenne et longue distance et supporte les flux massifiés. Il assure un niveau de service continu avec des fréquences et une amplitude élevées : sur ce réseau, le voyageur connaît le niveau d'offre avec certitude sans avoir besoin de se renseigner au préalable, puisqu'il est quasi identique pour chaque ligne d'une même catégorie. Ces lignes figurent sur le plan du réseau structurant de transports collectifs en Île-de-France ;
- **le réseau d'intérêt local** qui permet une irrigation fine des territoires pour s'adapter à la demande locale aussi bien géographiquement que temporellement.

La vocation des différents modes

Le **réseau ferré** (train, RER) assure les déplacements de moyenne et longue distance entre la grande couronne et Paris, mais aussi au sein du cœur de métropole et de l'agglomération centrale grâce à un renforcement des lignes radiales (fréquences plus élevées notamment en proche couronne) et à la création de lignes en rocade.

Le **réseau de métro** est étendu au territoire du cœur de métropole et offre au sein de ce territoire dense un maillage proche de celui du métro dans Paris intramuros.

Au sein du **réseau de surface**, le PDUIF propose une nouvelle hiérarchisation des lignes.

Tramway et T Zen sont des modes de transports collectifs de surface, intégrés à la ville, offrant une haute qualité de service en circulant sur des voies en site propre. Ils complètent le réseau ferroviaire et de métro et assurent une desserte forte, en particulier à l'échelle des bassins de vie.

Chaque ligne de tramway ou de T Zen constitue un axe de transport structurant pour les territoires qu'elle traverse. Elle bénéficie d'une insertion urbaine de qualité grâce à l'aménagement dans son ensemble de la voirie concernée.

Hiérarchisation du réseau de transports collectifs en Île-de-France

RÉSEAU STRUCTURANT

Réseau ferré : train, RER, tram-train

Réseau métro

Réseau de surface : tramway, T Zen, lignes Mobilien, lignes Express, lignes Noctilien

RÉSEAU D'INTÉRÊT LOCAL

Réseau de surface : lignes fortes, lignes locales, dessertes de proximité

Navettes fluviales

Tramway et T Zen

Tramway et T Zen se caractérisent par leur niveau d'offre élevé et leur qualité de service :

- Une offre lisible, fréquente et de grande amplitude (fonctionnement 7j/7, de 5 h à 1 h du matin, avec un passage toutes les 6 minutes au moins aux heures de pointe et toutes les 10 minutes au moins aux heures creuses).
- Une offre cadencée et régulière, une vitesse commerciale performante grâce à un site propre continu, des priorités aux feux et des distances interarrêts d'environ 500 m.
- Un service optimisé aux arrêts et dans les véhicules : accessibilité complète aux personnes à mobilité réduite, information en temps réel pour les voyageurs.

Tramway

Des véhicules de grande capacité permettant de répondre à une forte demande de transport.



T Zen

Des véhicules innovants offrant une capacité qui s'adapte aux différentes configurations locales.



Le **réseau de bus** recouvre aujourd'hui des réalités très différentes selon les territoires et les liaisons. Compte tenu de leur souplesse de mise en œuvre et d'adaptation, les lignes de bus ont vocation à répondre à des besoins de déplacement de nature très variée. Le niveau de service à mettre en œuvre doit être adapté à la vocation des lignes afin d'offrir un service de qualité au voyageur tout en veillant à la bonne allocation des moyens financiers disponibles.

Pour l'ensemble du réseau de bus, le renouvellement progressif du matériel roulant participera à l'amélioration de la qualité de service pour les voyageurs. Par ailleurs, ce renouvellement visera en premier lieu le remplacement des véhicules les plus polluants afin de contribuer à l'objectif de réduction des émissions de gaz à effets de serre du PDUIF (cf. action ENV1).

La hiérarchisation du réseau de bus francilien proposée par le PDUIF représente une évolution forte par rapport à la situation héritée du PDUIF 2000 qui ne distinguait qu'une seule catégorie au sein de l'ensemble des lignes, les lignes Mobilien. La nouvelle hiérarchisation repose sur cinq catégories de lignes :

- Les **lignes Express** sont des lignes d'intérêt régional, elles assurent les dessertes de pôle à pôle et peuvent emprunter les voies express.
- Les **lignes Mobilien** sont des lignes d'intérêt régional, elles offrent une forte capacité de desserte des territoires urbains denses et assurent une fonction de maillage essentielle avec le réseau structurant.
- Les **lignes fortes** desservent des territoires urbains denses à Paris, en cœur de métropole ou dans les bassins de vie, mais la demande de transport sur ces

lignes ne nécessite pas une offre cadencée toute la journée ou toute la semaine.

- Les **lignes locales** sont complémentaires des autres services, elles assurent une desserte fine des territoires.
- Les **dessertes de proximité** sont des lignes ayant un itinéraire court couvrant une ou deux communes, elles assurent une fonction de desserte très locale. Cette catégorie intègre les services de type transport à la demande.

La nuit, le réseau de bus **Noctilien** assure la continuité de l'offre structurante.

Augmenter l'offre en transports collectifs de 25 % d'ici 2020

Pour répondre aux besoins de déplacement des Franciliens et atteindre l'objectif d'une croissance de 20 % des déplacements en transports collectifs d'ici 2020, il est nécessaire d'augmenter massivement l'offre de transports collectifs dans le cadre d'un service de qualité.

Cette offre sera ainsi :

- plus lisible, car le niveau de service de chaque catégorie de ligne est facilement identifiable par le voyageur et adapté aux besoins de déplacement (hiérarchisation), et l'information est complète et claire ;
- plus pratique par une meilleure articulation entre les modes (intermodalité) ;
- plus confortable grâce à un matériel roulant renouvelé ;

- plus régulière grâce à la fiabilisation de l'exploitation ;
- globalement plus attractive grâce à des dessertes renforcées et à la création de nouvelles lignes.

Des évolutions fortes du système de gouvernance des transports collectifs passées et à venir

La mise en place d'une offre de transports collectifs de qualité repose sur plusieurs principes de gouvernance :

- une **contractualisation systématique** : les contrats entre le STIF et les opérateurs (RATP, SNCF, RFF, opérateurs privés affiliés à OPTILE) visent à responsabiliser les entreprises et à améliorer la qualité de l'offre de transport en commun ;
- une **mise en concurrence progressive** découlant de l'application du règlement européen relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route (ROSP). Cette mise en concurrence permet de faire évoluer les contrats vers plus d'engagement de la part des opérateurs ;
- un **renforcement du rôle des collectivités locales** qui pourront devenir autorités organisatrices de proximité dans le cadre de délégation du STIF pour l'organisation des lignes de bus à l'échelle locale, ou dans le cadre de conventions partenariales avec le STIF.

Pour favoriser la **réalisation effective des projets d'investissement**, une évolution forte de la gouvernance des projets concernés est aussi nécessaire. Ceci implique une simplification de la mise en œuvre des projets aux maîtrises d'ouvrage et financements multiples : décroissement des financements, maîtrise d'ouvrage resserrée, etc. Les principes retenus pour les aménagements des lignes Mobilien et Express (*action 2.4*) et des pôles d'échanges multimodaux (*action 2.5*) ont été conçus dans cette optique.



Le développement de l'offre dans les dix ans à venir vise à :

- créer un véritable maillage du réseau structurant par la réalisation de plusieurs lignes de rocade permettant de se déplacer d'un territoire à l'autre de la région sans passer par Paris : Grand Paris Express (*action 2.2*), liaisons tangentielle en tram-train dans l'agglomération centrale (*action 2.1*), prolongement des lignes de tramway en rocade à Paris et en cœur de métropole ;
- renforcer les liaisons radiales : adaptation de la desserte des lignes de RER et de trains à l'évolution urbaine, prolongements de métro (*actions 2.1 et 2.2*) ;
- mettre en place des lignes de surface structurantes adaptées aux besoins de déplacement en cœur de métropole et au sein des bassins de vie : tramway et T Zen (*action 2.3*) ; sites propres continus pour lignes Express ou Mobilien (*action 2.4*) ;
- développer une offre de bus plus lisible : il s'agit ainsi de tirer un nouveau parti du bus, maillon essentiel de la chaîne de transport, en structurant l'offre et les niveaux de service attendus selon les lignes (*action 2.4*). Le bus constitue une solution rapide à mettre en place et, de ce fait, sera un des piliers du développement de l'offre pour les dix prochaines années. L'effort de développement portera en particulier sur les lignes Express, Mobilien et lignes fortes ;

- adapter l'offre de l'ensemble des modes de transports collectifs à l'évolution des rythmes de vie des Franciliens, en renforçant l'offre le soir, le week-end et pendant les périodes de vacances scolaires.

Afin de restaurer une qualité de service optimale, le développement de l'offre ira de pair avec l'amélioration du réseau de transport existant. Dans la continuité des mesures engagées depuis 2006, il s'agira :

- d'améliorer le confort des voyageurs en résorbant les situations de congestion dans les transports collectifs, en particulier sur le réseau de métro et de RER dans Paris grâce à l'augmentation de l'offre et au renouvellement du matériel roulant (*actions 2.1 et 2.2*) ;
- de fiabiliser les lignes et de les rendre plus performantes en restaurant leur régularité et en améliorant leur vitesse commerciale, et ce, quel que soit le mode concerné (RER, métro, mais aussi modes de surface circulant sur la voirie : tramway, T Zen, bus).

Le Plan de mobilisation pour les transports en Île-de-France

Les collectivités franciliennes, Région, départements, Ville de Paris et STIF ont lancé, en 2009, le Plan de mobilisation pour les transports en Île-de-France. Elles se sont engagées financièrement pour la mise en œuvre de ce plan qui doit permettre :

- de faire face aux besoins urgents du réseau de transports collectifs en Île-de-France ;
- d'accélérer les projets en cours de réalisation ou d'études dans le cadre du contrat de projets 2007-2013, de façon à ce que l'ensemble de ces opérations soient mises en service avant 2020 ;
- d'engager la réalisation du prolongement du RER E « Eole à l'Ouest ».

L'intégralité des actions prévues au Plan de mobilisation qui ont un financement identifié pour commencer les travaux d'ici 2020 sont incluses dans les actions du PDUIF.



Les taxis, un service à articuler avec les transports collectifs

Les taxis permettent d'assurer une desserte complémentaire à celle des transports collectifs, en particulier pour les personnes qui transportent des bagages ou sur les territoires ou liaisons à l'offre de transports collectifs peu développée.

L'organisation des taxis est fixée par un cadre réglementaire propre à l'Île-de-France :

- les taxis parisiens opèrent sur Paris et une partie du cœur de métropole, soit sur un périmètre regroupant environ la moitié de la population francilienne. Leur nombre est fixé par la préfecture de police de Paris (environ 17 000 taxis en circulation en 2010) ;
- en dehors de ce périmètre, les taxis ne sont pas soumis à un numerus clausus et sont autorisés par arrêtés municipaux. L'offre est nettement plus limitée : sur le reste de l'Île-de-France, on compte un peu plus de 2 000 taxis (2 140 pour l'année 2004, dont 336 en petite couronne et 1 804 en grande couronne - source ministère de l'Intérieur).



Cette organisation rend complexe l'évolution des services taxis à l'échelle de l'Île-de-France.

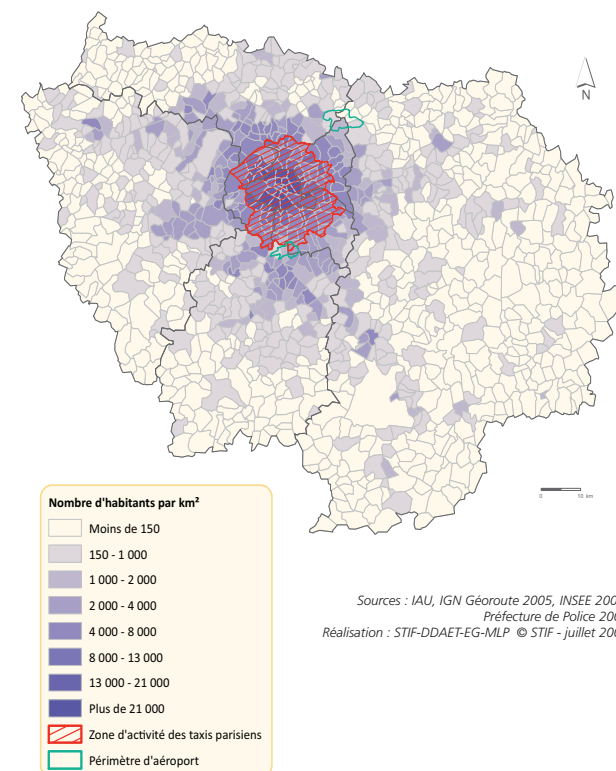
Enfin, d'autres systèmes coexistent avec les services de taxis classiques :

- l'activité de remise, c'est-à-dire la location de véhicule avec chauffeur sur réservation et selon des conditions fixées à l'avance entre les parties. On estime qu'en Île-de-France, cette activité exercée légalement concerne au moins 7 400 véhicules (y compris navettes, minibus et véhicules luxueux) et plus de 300 motos taxis ;
- le transport à la demande, qui relève des transports collectifs.

Dans ces conditions, les améliorations pouvant être apportées touchent essentiellement :

- aux conditions de circulation des taxis qui peuvent bénéficier, dans certaines conditions, de l'usage des voies réservées aux autobus (*action 2.9*) ;
- à une meilleure connaissance de l'offre en dehors de la zone des taxis parisiens (*action 2.9*) ;
- à un accroissement de l'offre de taxi (*action 2.9*) ;
- à un accompagnement de la coexistence des taxis et véhicules de tourisme avec chauffeur (*action 2.9*) ;
- à une meilleure articulation, dans les territoires peu denses, avec l'offre de transports collectifs de type transport à la demande (*action 2.4*).

Périmètre des taxis parisiens et densité de population



Action 2.1 Un réseau ferroviaire renforcé et plus performant

1. En agglomération centrale, des lignes performantes de tram-train en rocade

● Créer de nouvelles infrastructures

Les opérations suivantes sont concernées :

- Au nord, la tangentielle Nord : ligne exploitée en tram-train Sartrouville – Argenteuil – Épinay-sur-Seine – Le Bourget – Noisy-le-Sec.
- À l'ouest, la tangentielle Ouest, ligne exploitée en tram-train en prolongement de la grande ceinture Ouest : vers Saint-Cyr RER et vers Saint-Germain RER puis vers Achères et Cergy.
- Au sud, le tram-train Versailles – Massy – Évry : ligne exploitée en tram-train Versailles – Massy – Épinay-sur-Orge – Évry.

2. Réseau RER : une performance retrouvée et renforcée

● Améliorer la performance des lignes RER : des schémas directeurs de lignes au service de cette ambition

Les schémas directeurs de lignes RER ont pour objectif d'améliorer les conditions de transport des voyageurs : un temps de parcours fiabilisé, une desserte simplifiée et renforcée, une fréquence accrue des trains ainsi qu'un confort amélioré.

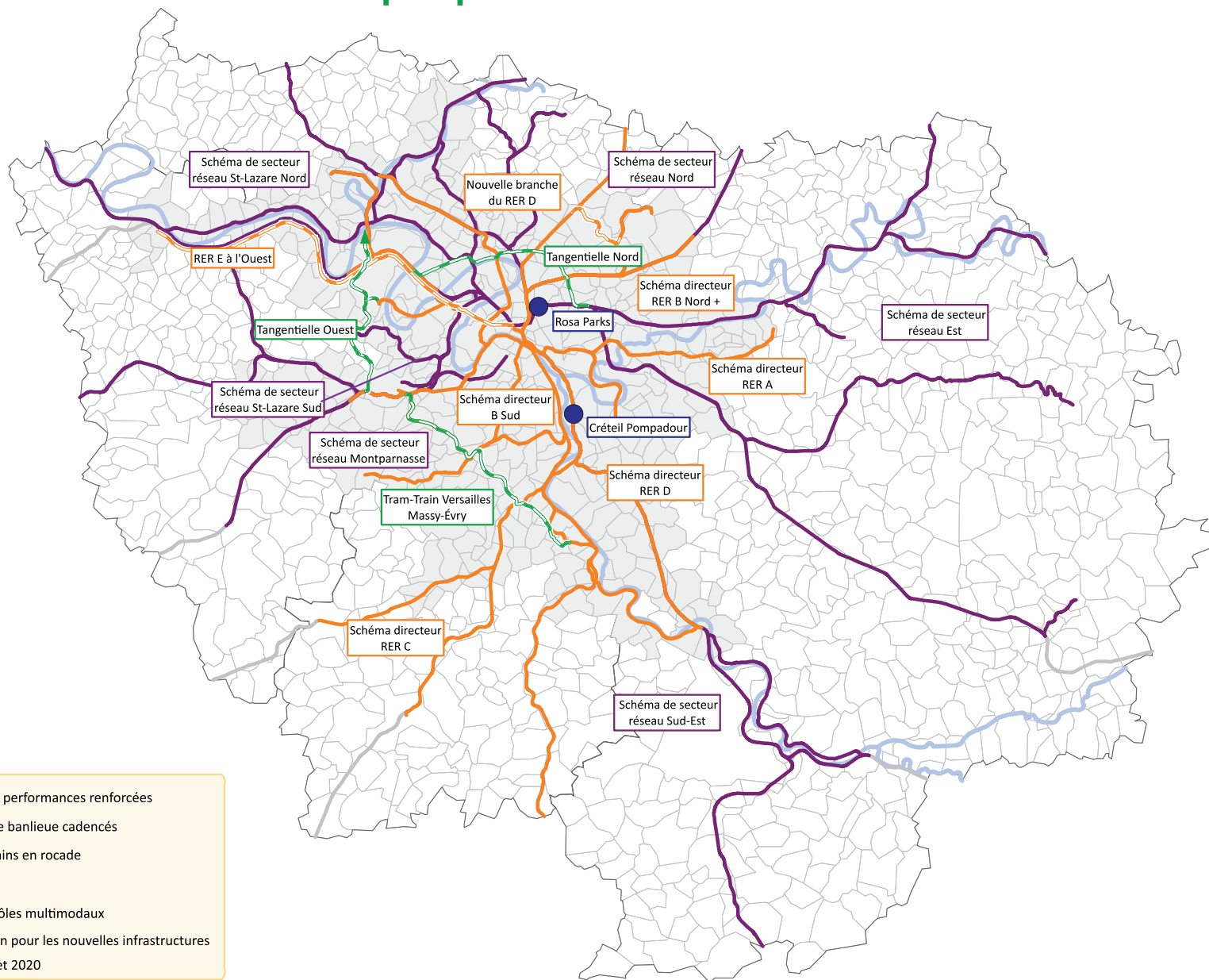
- Le **schéma directeur du RER A** doit permettre de fiabiliser le fonctionnement de la ligne la plus fréquentée d'Île-de-France, d'identifier les possibilités d'augmentation de la capacité de la ligne, d'adapter l'offre et de mieux gérer les situations perturbées ;
- Le **projet RER B Nord +** consiste à supprimer les contraintes qui pèsent sur la qualité de l'exploitation en faisant circuler les trains du RER B sur deux voies réservées et en réaménageant les quais et la signalisation ;
- Le **schéma directeur du RER B Sud** doit permettre de fiabiliser le fonctionnement de la ligne et d'adapter l'offre d'une ligne qui dessert des territoires en fort développement (Saclay, Massy) ;
- Le **schéma directeur du RER C** vise à faire évoluer la ligne dans sa globalité en termes d'offre de transport, de gestion des circulations et d'équipement des gares. En particulier, il définit de nouveaux principes de desserte de la partie sud, qui seront adaptés avec la mise en service du projet de tram-train Massy-Évry ;
- Le **schéma directeur du RER D** vise à gagner en régularité tout en offrant une desserte renforcée au nord et au sud, en particulier pour les territoires en fort développement urbain ;
- Le **schéma de secteur sur la partie Est du RER E, incluant le réseau Paris Est**, vise à identifier les mesures pour améliorer les conditions de transport des voyageurs.

● Créer de nouvelles infrastructures

- Prolongement du RER E à l'ouest, qui vise à améliorer la desserte du territoire de Seine Aval, offrir une nouvelle capacité de transport en accès au pôle d'emploi La Défense Seine Arche et contribuer à décharger le RER A.
- Création d'une nouvelle branche du RER D, reliant la gare RER D de Villiers-le-Bel – Gonesse – Arnouville à la gare RER B du Parc des Expositions de Villepinte, avec ouverture d'une nouvelle gare à Gonesse, visant à prolonger les actuelles missions du RER D ayant pour terminus la gare de Villiers-le-Bel à la gare RER B du Parc des Expositions de Villepinte.
- Création de la gare Rosa Parks sur le RER E.
- Création de la gare Créteil Pompadour sur le RER D.



Un réseau ferroviaire renforcé et plus performant



Sources : STIF 2013, IGN BD TOPO 2012 - Réalisation : STIF-DDAET-EG-JD © STIF - 2013

Action 2.1 Un réseau ferroviaire renforcé et plus performant suite
3. Réseau de trains de banlieue : des trains plus fréquents et plus ponctuels
● Généraliser le cadencement sur l'ensemble des lignes de trains de banlieue avant 2015

Le cadencement des trains a pour objectif de faciliter l'usage des transports en commun, notamment en grande couronne, et de proposer un service adapté aux nouveaux rythmes de vie des Franciliens. Il s'agit :

- d'augmenter la fréquence des trains en heures creuses et le week-end ;
- de maintenir un service identique sur l'ensemble de l'année, y compris pendant l'été ;
- d'accroître l'amplitude du service (tôt le matin, plus tard en soirée) ;
- de programmer la fréquence des trains de façon répétitive à la même minute de chaque heure pour rendre les horaires lisibles et facilement mémorisables.

● Des schémas de secteur pour restaurer la régularité et permettre l'adaptation de l'offre à la demande de transport

Les schémas de secteur des lignes de trains de banlieue ont pour objectif d'améliorer les conditions de transport des voyageurs : un temps de parcours fiabilisé, une desserte simplifiée et renforcée, une fréquence accrue des trains ainsi qu'un confort amélioré.

En 2010, quatre schémas de secteur sont engagés en Île-de-France :

- Réseau Est, incluant la partie est du RER E ;
- Réseau Sud-Est, en interface avec la partie sud du RER D ;
- Réseau Montparnasse, et ligne La Verrière – La Défense ;
- Réseau Saint-Lazare Nord, en interface avec le projet de prolongement du RER E à l'ouest.

4. Sur l'ensemble des lignes ferroviaires : un service amélioré pour les voyageurs
● Fiabiliser et moderniser l'infrastructure existante et les systèmes d'exploitation

La centralisation de la commande des postes d'aiguillage sur le réseau ferré national permettra une meilleure réactivité dans la gestion des incidents d'exploitation.



À plus long terme, la mise en place d'un nouveau système de gestion des circulations des trains pour les lignes Transilien est à l'étude. Elle permettra :

- de réduire l'intervalle de passage entre les trains et donc d'accroître la capacité de transport sur les sections à fort trafic ;
- d'accroître la vitesse commerciale ;
- d'améliorer la régularité ;
- de donner une information voyageurs précise et fiable sur l'état du trafic.

● Moderniser le parc de matériel roulant du réseau ferroviaire francilien

L'intégralité du matériel roulant ferroviaire francilien sera neuf, récent ou rénové d'ici 2016.

Au-delà, le Schéma directeur du matériel roulant (SDMR) adopté par le Conseil du STIF prévoit de concevoir de nouveaux matériels, notamment à l'occasion du projet de prolongement d'Éole à l'ouest, et de remplacer les matériels qui arriveront à échéance de radiation en 2020 sur les réseaux Montparnasse et Saint-Lazare. Les nouveaux matériels seront plus confortables, dotés de nouveaux services et plus respectueux de l'environnement.

● Améliorer la gestion des situations perturbées

Deux axes de travail seront mis en œuvre pour améliorer la gestion des situations perturbées :

● Établir des scénarios anticipés d'exploitation en situation perturbée.

Afin de minimiser l'importance des situations perturbées (travaux, incidents) et la gêne occasionnée aux voyageurs, il convient d'établir de manière anticipée des scénarios d'exploitation pour les situations perturbées les plus courantes, en coordination avec l'ensemble des acteurs opérationnels. L'objectif est de mettre en place, d'ici à 2015, des scénarios d'exploitation opérationnels et appliqués pour toutes les situations perturbées courantes.

● Informer les voyageurs en temps réel en cas de situation perturbée (cf. action 2.6).

Il s'agit d'imaginer de nouvelles approches et de mettre en place les mesures possibles pour que les voyageurs touchés par une situation perturbée n'aient plus le sentiment d'être livrés à eux-mêmes. Au-delà du traitement d'un incident par un opérateur, cette action touche tous les partenaires engagés dans les transports publics.

● Renforcer la concertation

Sur l'ensemble du réseau de RER et de trains, le STIF organise des comités de ligne ayant pour mission d'instaurer un échange entre les représentants des usagers, les élus locaux, les exploitants et le STIF dans le but de développer et d'améliorer la qualité du service de transport public de voyageurs.

Des comités seront mis en place sur l'ensemble des lignes et réunis régulièrement.



Responsables de mise en œuvre

- **Concernant les infrastructures**, le STIF est maître d'ouvrage, en coopération ou en coordination avec la RATP et RFF.
- **Concernant le matériel roulant**, le STIF définit en amont, en lien avec les opérateurs, les cahiers des charges technico-fonctionnels et participe, toujours avec les opérateurs, au processus d'acquisition de ces matériels.
- **Concernant l'offre**, le STIF décide de l'offre de référence, fixe les objectifs de régularité et de qualité de service, et alloue les moyens aux opérateurs. Ces derniers ont la responsabilité de la mise en œuvre opérationnelle de l'offre et du niveau de la régularité obtenu.
- **Concernant la gestion des situations perturbées**, la responsabilité de mise en œuvre est du ressort des opérateurs. Le STIF favorise la coordination des acteurs et la mise en place d'actions d'amélioration (sur les systèmes ou les organisations). Ce processus est mené en concertation avec les associations d'usagers.

Financeurs

- **Infrastructures** : Région, État, départements, RFF, Société du Grand Paris
- **Matériel roulant** : STIF essentiellement, soit via les contrats d'exploitation, soit via le versement de subventions d'investissement à des projets spécifiques
- **Dépenses d'exploitation** : STIF



Action 2.2 Un métro modernisé et étendu

1. Un maillage étendu à l'échelle de la métropole

● Créer de nouvelles infrastructures

La création de nouvelles infrastructures de métro vise à offrir, à l'échelle de la métropole, un réseau dont la performance se rapproche de celle offerte à Paris. Le Grand Paris Express participe pleinement à l'atteinte de cet objectif. Il proposera un service de transport performant de banlieue à banlieue, notamment grâce au nombre important de correspondances avec les autres lignes du réseau de transports en commun qu'il offrira.

Concernant les prolongements de lignes de métro existantes en banlieue, les opérations suivantes sont concernées :

- Prolongement de la ligne 4 à Bagneux (prolongement de Porte d'Orléans à Mairie de Montrouge mis en service en 2013)
- Prolongement de la ligne 8 à Créteil Pointe du lac (mise en service en 2012)
- Prolongement de la ligne 11 à Rosny – Bois Perrier

- Prolongement de la ligne 12 à Mairie d'Aubervilliers (prolongement de Porte de la Chapelle à Front Populaire mis en service en 2012)

- Prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen

Concernant le Grand Paris Express :

- Création de la ligne 15 entre Pont de Sèvres et Noisy-Champs

2. Une offre renforcée sur les lignes existantes

● Répondre aux besoins de déplacement en s'adaptant aux rythmes de vie des Franciliens

Il s'agit de :

- renforcer l'offre en été pour qu'elle soit adaptée à la fréquentation ;
- le week-end, prolonger le fonctionnement du métro plus tard dans la nuit.

3. Un réseau de métro modernisé

● Fiabiliser et moderniser l'infrastructure du réseau actuel du métro

Afin d'améliorer la continuité et la qualité du service, et de mieux satisfaire les attentes des voyageurs en fréquence, en amplitude et en régularité, il s'agit :

- d'automatiser les lignes 1 (mise en service en 2012) et 4 ;
- de mettre en place des portes palières sur la ligne 13 et d'étudier l'opportunité d'une mise en place sur les autres lignes ;
- de prévoir la mise en place de nouveaux systèmes d'exploitation (de type Ouragan) et de postes de commande centralisée (PCC) sur l'ensemble des lignes, en cohérence avec l'arrivée de nouveaux matériels roulants.

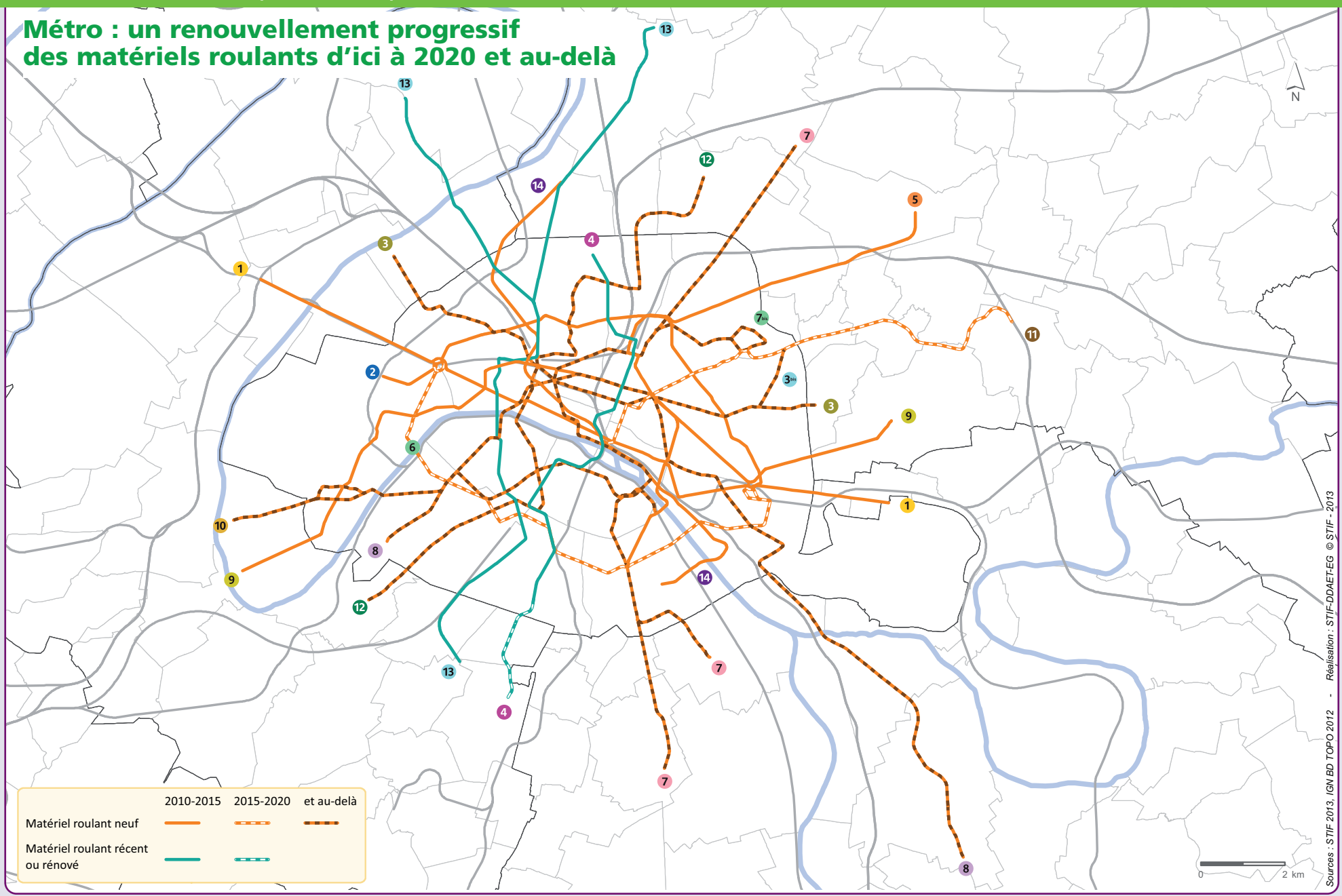
L'offre de transport sera renforcée à ces occasions.



Un réseau de métro maillé à l'échelle de la métropole



Métro : un renouvellement progressif des matériels roulants d'ici à 2020 et au-delà



Sources : STIF 2013, IGN BD TOPO 2012 - Réalisation : STIF-DDAET-EG © STIF - 2013



Action 2.3 Tramway et T Zen : une offre de transport structurante

1. Créer ou prolonger des lignes de tramway

Les opérations suivantes sont concernées :

Prolonger les quatre lignes de tramway existantes :

- Tramway T1 : prolongements de Saint-Denis à Asnières – Gennevilliers – Les Courtilles (mis en service en 2012) – Colombes (RD992) – Rueil Malmaison, et de Noisy-le-Sec à Val-de-Fontenay
- Tramway T2 : prolongement de La Défense Grande Arche au Pont de Bezons (mis en service en 2012)
- Tramway T3 : prolongement de Porte d'Ivry à Porte d'Asnières (prolongement de la Porte d'Ivry à Porte de la Chapelle mis en service en 2012)
- Tramway T4 : création d'une branche vers Clichy-sous-Bois et Montfermeil et prolongement de Bondy à Noisy-le-Sec

Créer six nouvelles lignes de tramway :

- Tramway T5 : Saint-Denis – Garges-Sarcelles (mis en service en 2013)
- Tramway T6 : Châtillon – Vélizy – Viroflay
- Tramway T7 : Villejuif – Athis-Mons – Juvisy (Phase 1 Villejuif – Athis Mons mis en service en 2013)
- Tramway T8 : RER E Rosa Parks – Saint-Denis (Porte de Paris) – Épinay-sur-Seine – Villetaneuse

- Tramway Antony – Clamart
- Tramway Paris – Orly (sur la RD5)

2. Créer des lignes de T Zen

Les opérations suivantes sont concernées :

Créer des lignes de T Zen sur les liaisons suivantes :

- T Zen 1 : Sénart – Corbeil-Essonnes
- T Zen 2 : Sénart – Melun
- T Zen 3 : Paris 19e – Les Pavillons-sous-Bois
- T Zen 4 : Viry-Châtillon – Corbeil-Essonnes
- T Zen 5 : Paris 13e – Choisy
- Esbly – Chessy – Serris (ligne permettant la liaison Meaux – Marne-la-Vallée)
- Le Chesnay – Versailles
- Tremblay-en-France – Aulnay-sous-Bois

Étudier les secteurs suivants afin de définir l'itinéraire précis des lignes de T Zen que ces secteurs pourraient accueillir :

- Secteur RN34
- Secteur de Noisy-le-Grand Mont d'Est – Sucy-Bonneuil (projet Altival)

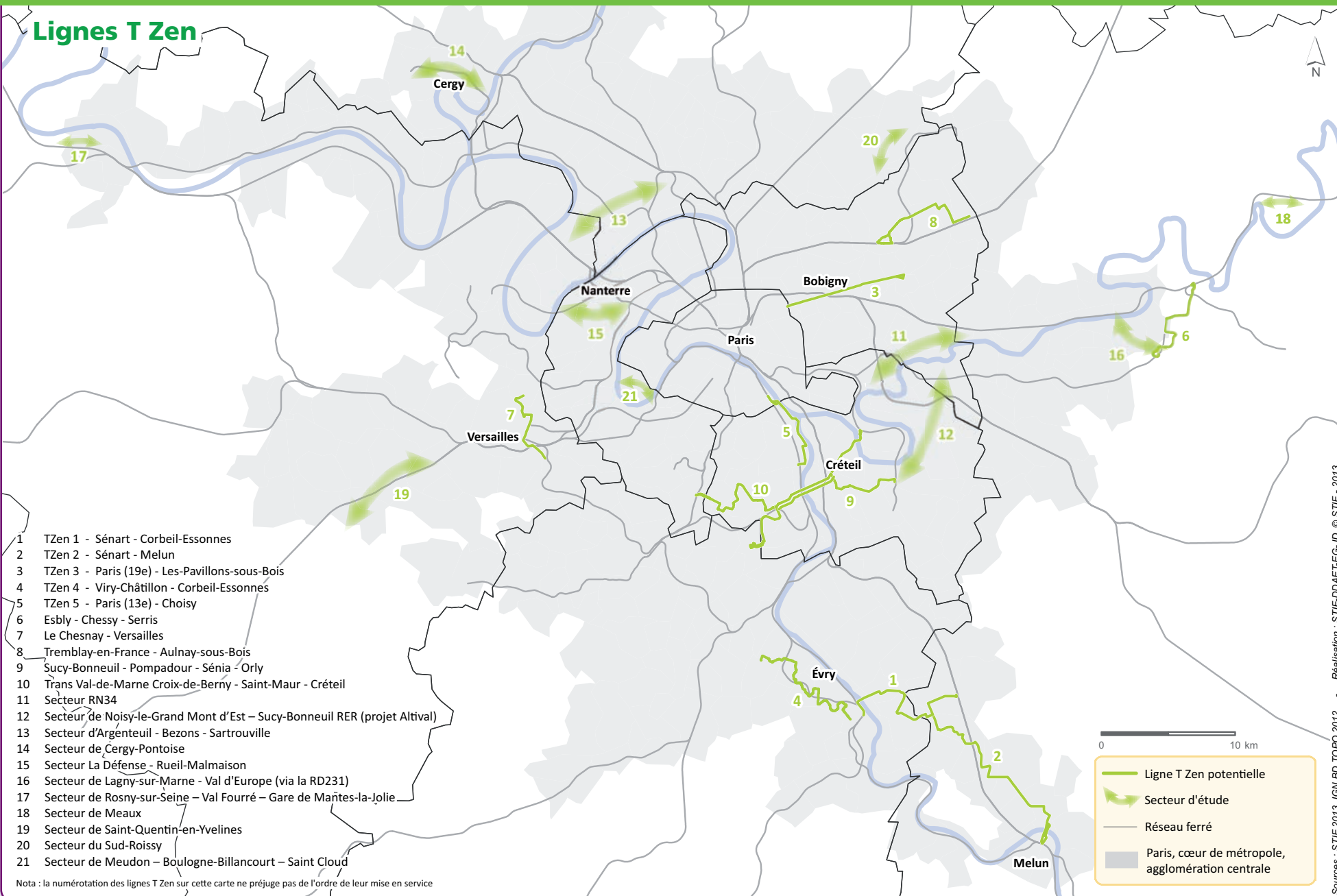
- Secteur d'Argenteuil / Bezons / Sartrouville
- Secteur de Cergy-Pontoise
- Secteur La Défense – Rueil-Malmaison
- Secteur de Lagny-sur-Marne – Val d'Europe (via la RD231)
- Secteur de Rosny-sur-Seine – Val Fourré – Gare de Mantes-la-Jolie
- Secteur de Meaux
- Secteur de Saint-Quentin-en-Yvelines
- Secteur du Sud Roissy
- Secteur de Meudon – Boulogne-Billancourt – Saint-Cloud

Doter les lignes existantes ou en cours de réalisation de toutes les caractéristiques d'une ligne de T Zen :

- Sucy-Bonneuil – Pompadour – Sénia
- Trans Val-de-Marne Croix-de-Berny – Saint-Maur - Créteil



Lignes T Zen



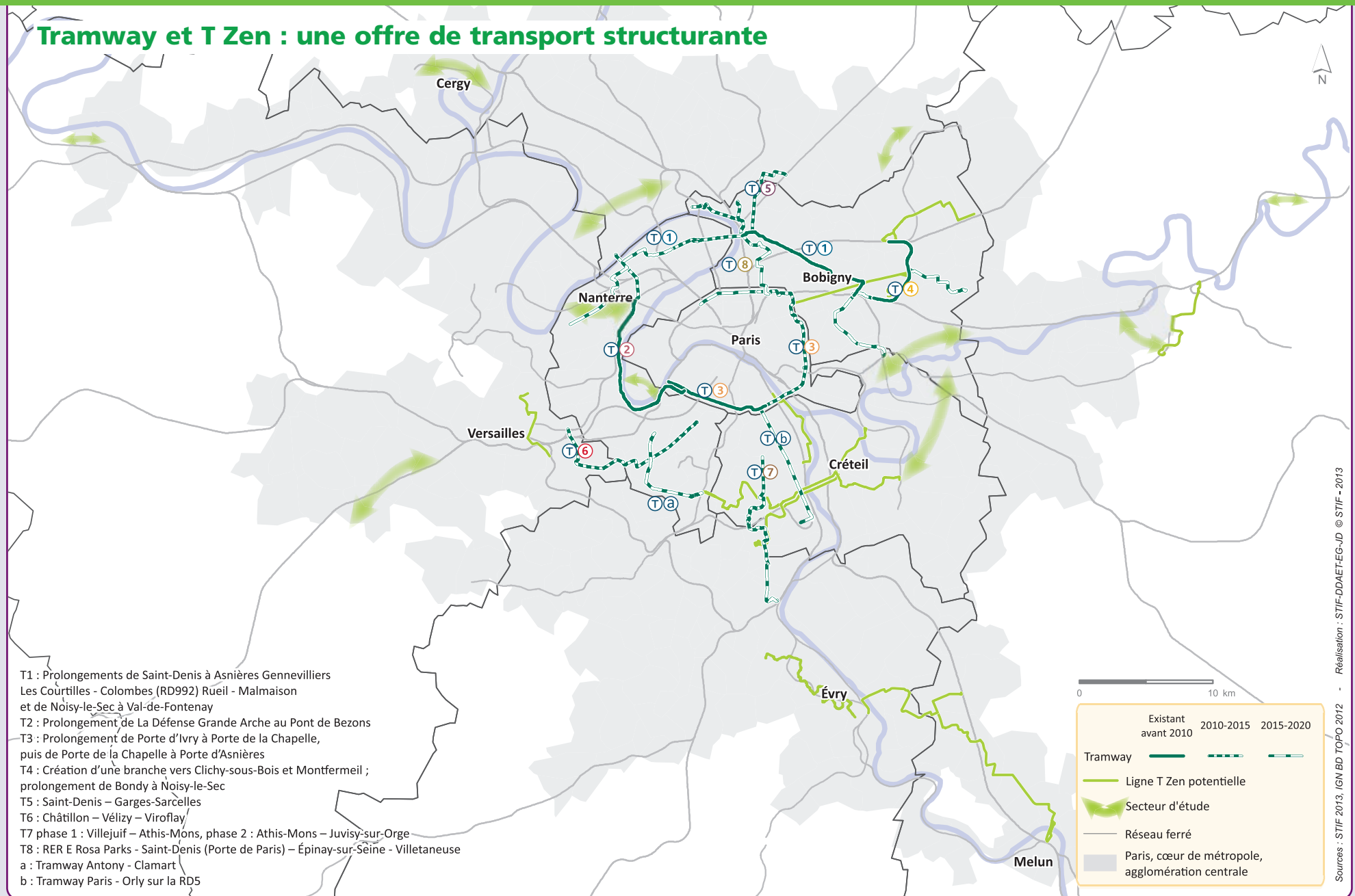
- 1 TZen 1 - Sénart - Corbeil-Essonnes
- 2 TZen 2 - Sénart - Melun
- 3 TZen 3 - Paris (19e) - Les-Pavillons-sous-Bois
- 4 TZen 4 - Viry-Châtillon - Corbeil-Essonnes
- 5 TZen 5 - Paris (13e) - Choisy
- 6 Esbly - Chessy - Serris
- 7 Le Chesnay - Versailles
- 8 Tremblay-en-France - Aulnay-sous-Bois
- 9 Sucy-Bonneuil - Pompadour - Sénia - Orly
- 10 Trans Val-de-Marne Croix-de-Berny - Saint-Maur - Créteil
- 11 Secteur RN34
- 12 Secteur de Noisy-le-Grand Mont d'Est - Sucy-Bonneuil RER (projet Altival)
- 13 Secteur d'Argenteuil - Bezons - Sartrouville
- 14 Secteur de Cergy-Pontoise
- 15 Secteur La Défense - Rueil-Malmaison
- 16 Secteur de Lagny-sur-Marne - Val d'Europe (via la RD231)
- 17 Secteur de Rosny-sur-Seine - Val Fourré - Gare de Mañtes-la-Jolie
- 18 Secteur de Meaux
- 19 Secteur de Saint-Quentin-en-Yvelines
- 20 Secteur du Sud-Roissy
- 21 Secteur de Meudon - Boulogne-Billancourt - Saint Cloud

Nota : la numérotation des lignes T Zen sur cette carte ne préjuge pas de l'ordre de leur mise en service

Sources : STIF 2013, IGN BD TOPO 2012 - Réalisation : STIF-DDAET-EG-JD © STIF - 2013



Tramway et T Zen : une offre de transport structurante



- T1 : Prolongements de Saint-Denis à Asnières Gennevilliers
Les Courtilles - Colombes (RD992) Rueil - Malmaison
et de Noisy-le-Sec à Val-de-Fontenay
- T2 : Prolongement de La Défense Grande Arche au Pont de Bezons
- T3 : Prolongement de Porte d'Ivry à Porte de la Chapelle,
puis de Porte de la Chapelle à Porte d'Asnières
- T4 : Création d'une branche vers Clichy-sous-Bois et Montfermeil ;
prolongement de Bondy à Noisy-le-Sec
- T5 : Saint-Denis – Garges-Sarcelles
- T6 : Châtillon – Vélizy – Viroflay
- T7 phase 1 : Villejuif – Athis-Mons, phase 2 : Athis-Mons – Juvisy-sur-Orge
- T8 : RER E Rosa Parks - Saint-Denis (Porte de Paris) – Épinay-sur-Seine - Villetaneuse
- a : Tramway Antony - Clamart
- b : Tramway Paris - Orly sur la RD5

0 10 km

	Existant avant 2010	2010-2015	2015-2020
Tramway			
Ligne T Zen potentielle			
Secteur d'étude			
Réseau ferré			
Paris, cœur de métropole, agglomération centrale			

Sources : STIF 2013, IGN BD TOPO 2012 - Réalisation : STIF-DDAET-EG-JD © STIF - 2013

Action 2.3 Tramway et T Zen : une offre de transport structurante suite

● Mesures à prendre par les collectivités locales pour permettre la bonne exploitation des lignes de tramway et de T Zen

Les gestionnaires de voirie concernés par ces projets prendront les mesures nécessaires pour garantir la réalisation des aménagements prévus.



De plus, les gestionnaires de voirie assurent la priorité aux carrefours des lignes de tramway et T Zen.

Les communes prendront les arrêtés municipaux nécessaires pour réglementer le stationnement le long des axes concernés.

Responsables de mise en œuvre

- Le STIF est maître d'ouvrage des études pour l'élaboration du dossier d'objectifs et de caractéristiques principales. Au-delà, le STIF continue à assurer la maîtrise d'ouvrage, ou désigne le(s) maître(s) d'ouvrage du projet (départements, exploitants...).

Financeurs

- **Infrastructures** : Région Île-de-France, départements, État, autres collectivités locales pour le T Zen.
- **Matériel roulant** : STIF essentiellement, soit via les contrats d'exploitation, soit via le versement de subventions d'investissement à des projets spécifiques.



Action 2.4 Un réseau de bus plus attractif

1. Charte du bus en Île-de-France : structuration et niveaux de service

Compte tenu de leur relative souplesse de mise en œuvre et d'adaptation, les lignes de bus ont pour fonction de répondre à des besoins de déplacement de nature très variée. Le niveau de service à mettre en œuvre doit être adapté à la vocation des lignes afin d'offrir au voyageur un service de qualité et de mieux prioriser les efforts financiers.

La hiérarchisation du réseau de bus repose sur cinq catégories de lignes identifiées à partir d'une analyse fonctionnelle multicritère, selon des indicateurs quantifiables et perceptibles par le voyageur.

La structuration de l'offre bus se fonde prioritairement sur le nombre de voyageurs à transporter. Deux indicateurs sont utilisés pour la définition des catégories de lignes :

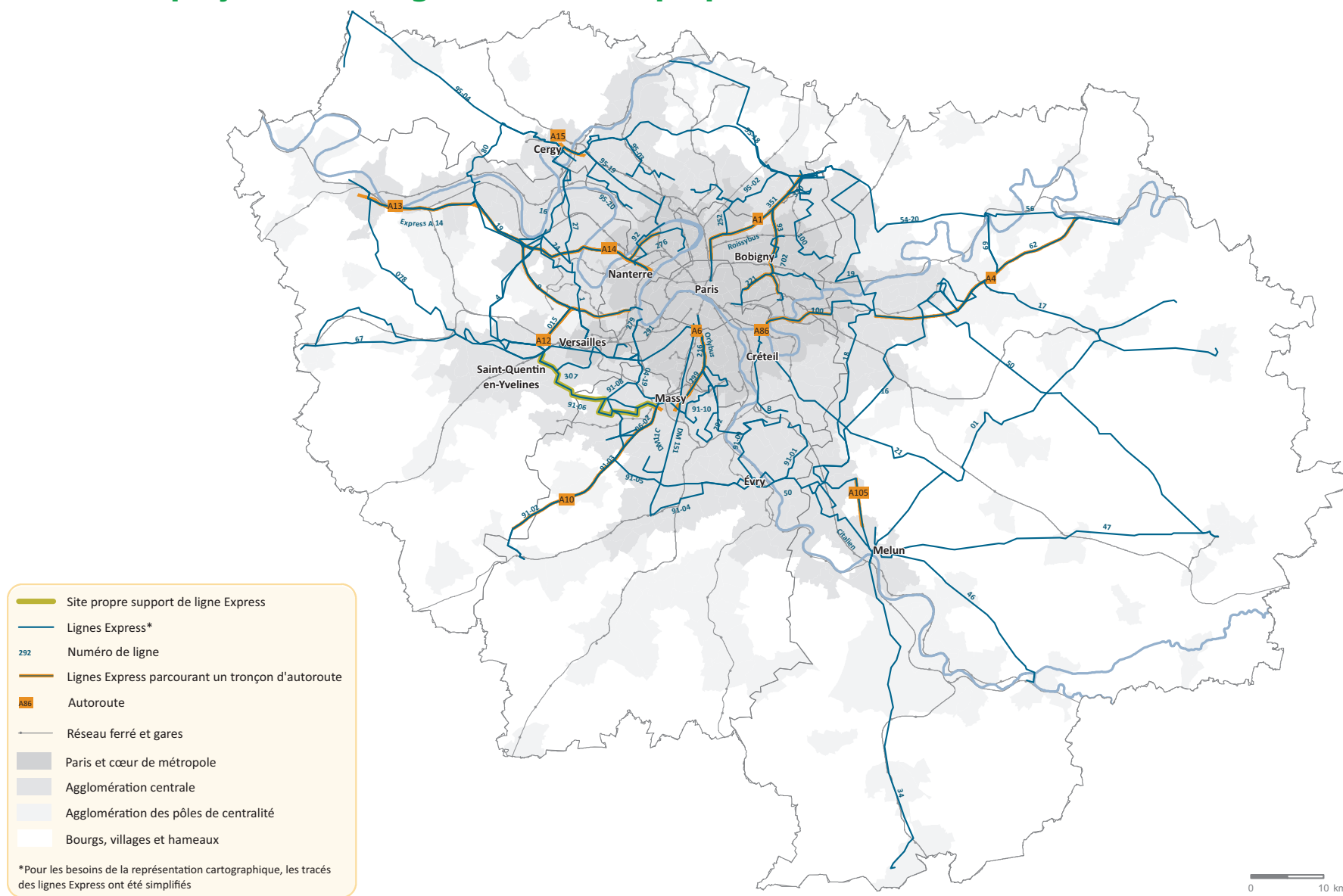
- le ratio d'efficacité, qui rapporte le trafic annuel au kilométrage annuel de la ligne (selon l'offre théorique fixée dans les contrats entre le STIF et les exploitants de réseaux), retranscrit la réponse de la demande à l'offre proposée ;
- le ratio de densité de trafic, qui rapporte le trafic d'un jour ouvrable à la longueur de ligne, retranscrit l'importance de la demande de transport indépendamment de l'offre de la ligne.

À chaque catégorie de lignes correspondent des objectifs de niveaux de service minimum. Ces objectifs doivent se comprendre comme les caractéristiques principales d'identité de chaque catégorie. Il peut y avoir des adaptations en fonction des contextes locaux.

■ Charte du bus en Île-de-France : principales caractéristiques

	Critères de sélection	Quels objectifs de niveaux de service minimum ?
Les lignes Express	<ul style="list-style-type: none"> → Longueur de ligne supérieure à 20 km → Distance moyenne entre les arrêts supérieure à 1 km → Correspondance avec au moins deux gares et/ou emprunt de voies express 	<ul style="list-style-type: none"> → Une amplitude de 6h à 21h → Un service cadencé (fréquence en heure de pointe de 30 mn minimum et en heure creuse de 60 mn minimum) → Un service identique tous les jours de l'année (hors période creuse d'été) → Des abris avec information dynamique à chaque arrêt → Des investissements ponctuels de voirie pour supprimer les points durs → Une exploitation en car interurbain
Les lignes Mobilién	<ul style="list-style-type: none"> → Ratio d'efficacité en petite couronne > 7 et en grande couronne > 4,5 → Ratio de densité de trafic : en petite couronne > 1 500 et en grande couronne > 1 000 → Plus de trois communes desservies → Correspondance avec au moins deux gares ou stations 	<ul style="list-style-type: none"> → Une amplitude de 5h30 à 0h30 → Une fréquence en heure de pointe de 5 mn minimum → Une fréquence en heure creuse de 10 mn minimum → Un service assuré tous les jours → Une offre lissée minimisant l'impact des vacances scolaires → Des abris avec information dynamique à chaque arrêt → Une vitesse garantie par des aménagements de voirie ambitieux en faveur des bus et la mise en place de priorités aux carrefours à feux → Une exploitation en bus articulés
Les lignes fortes	<ul style="list-style-type: none"> → Ratio d'efficacité en petite couronne compris entre 3,5 et 7 et en grande couronne entre 3 et 4,5 → Ratio de densité de trafic : en petite couronne compris entre 600 et 1 500, et en grande couronne > 400 → Correspondance avec au moins une gare ou station → Ligne présentant moins de dix sous-lignes différentes 	<ul style="list-style-type: none"> → Une amplitude de 6h à 22h → Un niveau de service important qui s'adapte à la demande, en particulier aux périodes de pointe (fréquence en heure de pointe entre 5 et 15 mn et en heure creuse entre 10 et 30 mn) → Un service assuré tous les jours → Des abris avec information dynamique à chaque arrêt → Des investissements ponctuels de voirie pour supprimer les points durs → Une exploitation en bus standard
Les lignes locales	<ul style="list-style-type: none"> → Correspondance avec au moins une gare → Structure de ligne pouvant présenter de nombreuses sous-lignes → Ratio d'efficacité en petite couronne compris entre 2,5 et 3,5 → Ratio de densité de trafic compris entre 150 et 600 	<ul style="list-style-type: none"> → Un fonctionnement en journée en jour ouvrable et le samedi → Des abris ou poteaux aux arrêts avec une information fixe
Les dessertes de proximité	<ul style="list-style-type: none"> → Longueur de ligne inférieure à 5 km, desservant moins de deux communes → Ratio de densité < 150 → Structure souvent en boucle 	<ul style="list-style-type: none"> → Un fonctionnement au moins les jours ouvrables → Une adaptation très locale à des besoins non structurants → Des arrêts qui ne sont pas forcément définis (transport à la demande) → Une exploitation par bus de types standard, mini ou midi

Lignes répondant aux critères de sélection pour les lignes Express en 2010 et projets d'aménagement de sites propres



- Site propre support de ligne Express
- Lignes Express*
- Numéro de ligne
- Lignes Express parcourant un tronçon d'autoroute
- Autoroute
- Réseau ferré et gares
- Paris et cœur de métropole
- Agglomération centrale
- Agglomération des pôles de centralité
- Bourgs, villages et hameaux

*Pour les besoins de la représentation cartographique, les tracés des lignes Express ont été simplifiés



Sources : STIF 2013, IGN BD TOPO 2012, SDRIF 2012 - Réalisation : STIF-DDAEFEG-JD © STIF - 2013



Action 2.4 Un réseau de bus plus attractif suite**2. Un réseau de bus plus attractif et mieux hiérarchisé**

Pour rendre le réseau de bus attractif, il est nécessaire :

- de rendre le service plus lisible pour le voyageur ;
- d'améliorer l'exploitation des lignes : les rendre plus fiables, plus rapides et plus régulières ;
- de développer l'offre bus.

2.1 – Rendre les services bus plus lisibles pour le voyageur**● Poursuivre l'identification des différents niveaux de lignes réseau par réseau dans le cadre des bassins de transport**

Les lignes Express et Mobilien en 2010 sont cartographiées en pages 102 et 103.

Au-delà des lignes Express et Mobilien, il est nécessaire d'identifier, réseau par réseau, à quelle catégorie appartient chaque ligne. Ce travail d'identification doit être mené selon une vision prospective visant à simplifier et renforcer les réseaux. En effet, la présence de nombreuses sous-lignes et missions partielles rend la compréhension de certaines lignes extrêmement difficile et leur classification impossible.

● Poursuivre la restructuration des réseaux de bus

L'identification des différents niveaux de lignes pourra conduire à restructurer progressivement tout ou partie des réseaux.

L'objectif des restructurations est :

- d'améliorer l'organisation des lignes de bus entre elles et leur complémentarité avec le reste du réseau de transports collectifs ;
- de le rendre plus lisible pour le voyageur, par exemple en supprimant les itinéraires dissociés ou l'accumulation de troncs communs à plusieurs lignes ;
- d'offrir plus de capacité là où cela est nécessaire.

Les niveaux d'offre seront également ajustés avec une double préoccupation de suppression de missions partielles et de cadencement en heures creuses.

Ces restructurations toucheront en premier lieu Paris et le cœur de métropole ainsi que les territoires concernés par les mises en service de nouvelles liaisons ou prolongements de RER, de métro, de tramway ou de T Zen. Elles se feront, pour les autres réseaux de bus, au fur et à mesure des contrats avec les opérateurs de transport, de l'évolution des territoires et de l'ouverture à la concurrence.

À Paris et en cœur de métropole, où la structure de la plupart des lignes date d'il y a plus de cinquante ans, il s'agira de rééquilibrer la structure du réseau du centre

Responsables de mise en œuvre

- L'identification des différents niveaux de lignes est réalisée par le STIF en partenariat avec les collectivités et exploitants concernés.
- Cette identification est faite dans le cadre de la gestion des contrats de type 2 pour les lignes OPTILE, et dans le cadre du contrat STIF-RATP pour les lignes exploitées par cette dernière.
- Les critères à utiliser pour classer les lignes sont ceux précisés dans la charte du bus en Île-de-France.

de Paris vers la périphérie et de permettre le développement de lignes « de couture » entre la capitale et les communes limitrophes.

● Intégrer les lignes de niveau régional (Express et Mobilien) dans la carte des transports régionaux en Île-de-France

Cette carte offrira une nouvelle représentation multi-transporteurs. L'intégration des lignes Express et Mobilien permettra aux voyageurs de prendre facilement en compte ces lignes de bus dans la préparation de leurs trajets, en lien et en connexion avec les réseaux ferrés lourds.

● Intégrer la hiérarchisation des lignes de bus sur les cartes de bassin

Cette nouvelle représentation multi-transporteurs permettra aux voyageurs de connaître la totalité de l'offre bus sur un bassin et de visualiser aisément la hiérarchie des niveaux de service.



● Faciliter l'identification des lignes Express et Mobilien par le voyageur

Pour faciliter cette identification, les véhicules circulant sur ces lignes doivent être reconnaissables grâce à une livrée spécifique régionale. Les lignes Express seront concernées dans un premier temps.

La numérotation des lignes est un point de repère important pour le voyageur ; les lignes Express et Mobilien doivent aussi bénéficier d'une numérotation qui permette de les identifier facilement sur les plans et aux arrêts.

● Assurer la coordination horaire entre le réseau ferré et les lignes de bus

Cette coordination peut conduire à cadencer l'offre en cohérence avec celle des trains/RER.

Responsables de mise en œuvre

- La carte des transports régionaux en Île-de-France est élaborée par le STIF.
- Les cartes de bassin sont élaborées par les exploitants selon les principes fixés par la charte des supports et contenus pour l'information voyageurs adoptée par le STIF.
- Les principes de numérotation des lignes sont fixés par le STIF.

2.2 – Améliorer l'exploitation des lignes

La fiabilisation de l'exploitation des lignes de bus vise à améliorer la vitesse commerciale des bus et leur régularité par :

- des aménagements de voirie ambitieux (site propre, couloir) ;
- des priorités locales aux carrefours mises en place par les gestionnaires de voirie. Les priorités doivent se déployer progressivement, ligne par ligne, sur l'intégralité de la ligne, d'abord sur les lignes bénéficiant déjà d'aménagements de voirie, puis sur celles présentant les plus fortes perturbations ;
- des voies réservées sur le réseau magistral (voies express).

Ces mesures doivent être réalisées en priorité pour les lignes Express, les lignes Mobilien et les lignes fortes. Concernant les autres niveaux de lignes, les tronçons de voirie qui supportent la circulation de plusieurs lignes de bus cumulant un trafic important sont aussi éligibles à ce dispositif d'intervention.

2.3 – Développer l'offre

Le développement de l'offre ne peut s'envisager que sur les réseaux ayant fait l'objet d'une hiérarchisation des différentes lignes selon les niveaux précisés par la charte du bus en Île-de-France (cf. tableau p 101) et d'une éventuelle restructuration, et ayant bénéficié d'améliorations d'exploitation par la réalisation d'aménagements de voirie.

Le développement de l'offre bus se fera selon les principes suivants :

- Il s'agit en premier lieu de renforcer l'offre sur les lignes existantes afin d'offrir les standards minimaux de qualité (en fréquence et en amplitude) selon les niveaux de lignes précisés par la charte du bus. L'offre doit être adaptée à la demande : une offre supérieure aux niveaux minimaux explicités par la charte du bus peut donc être envisagée.
- Il s'agit aussi de créer de nouvelles lignes de bus pour combler des carences de desserte existantes et accompagner le développement urbain.
- Enfin, les réseaux de bus doivent être restructurés lors de la création ou du prolongement de lignes de RER, de métro, de tramway ou de T Zen afin d'améliorer le fonctionnement global du système de transport.

La classification des lignes de bus devra être revue au fur et à mesure de l'évolution de l'offre.



Action 2.4 Un réseau de bus plus attractif suite

Compte tenu de ces principes et de l'offre existante en 2010, l'accroissement d'offre, devrait dans les prochaines années, concerner en priorité :

- la création de nouvelles lignes Express ;
- le renfort d'offre sur les lignes Mobilien ;
- l'accroissement conséquent de l'offre sur les lignes fortes, tout particulièrement dans les bassins de vie de l'agglomération centrale et des agglomérations des pôles de centralité ;
- l'évolution de lignes aujourd'hui locales vers les lignes fortes en fonction de l'évolution urbaine.

Responsables de mise en œuvre

- Le fonctionnement des lignes Express sera défini dans le cadre de contrats spécifiques entre le STIF et les opérateurs.
- Pour les autres lignes, les modalités de fonctionnement seront précisées soit dans les contrats STIF-RATP, soit dans les contrats de bassin STIF-Exploitants ainsi que dans les conventions partenariales avec les collectivités concernées.

2.4 – Les améliorations à mettre en œuvre selon les catégories de lignes**● Améliorations concernant les lignes Express****■ Pour les lignes existantes**

- Mise en place d'une identité spécifique pour les véhicules (cars ou bus interurbains).
- Aménagement ou création de voies réservées sur le réseau magistral (bande d'arrêt d'urgence ou réservation de voies), en priorité sur les tronçons supportant les trafics de bus les plus forts et sur les tronçons les plus pénalisants pour les bus ;
Tronçons déjà à l'étude sur les autoroutes A1, A4, A6 et A10.
- Création de pôles de stationnement de rabattement à certains points d'arrêt de ligne Express en articulation avec le réseau local de bus.
- Réalisation d'aménagements sur la voirie hors réseau magistral pour améliorer la vitesse commerciale et la régularité des lignes.

■ Évolutivité du réseau de lignes Express

De nouvelles lignes seront créées entre 2010 et 2020, notamment en fonction de l'évolution des besoins de déplacements et des opportunités offertes par la création de voies réservées sur le réseau magistral.

La liste des lignes Express sera revue tous les trois ans.

Responsables de mise en œuvre

- La création de nouvelles lignes relève de la responsabilité du STIF.
- La réalisation des aménagements de voirie est de la responsabilité des gestionnaires de voirie concernés (État pour le réseau d'autoroutes et voies rapides nationales, départements, communes et EPCI pour les autres voies).

● Améliorations concernant les lignes Mobilien**■ Préalable à l'évolution de l'offre**

Afin d'offrir un service efficace dans des territoires denses où l'espace public est fortement sollicité, la mise en place de renforts d'offre sur les lignes Mobilien sera soumise à la réalisation préalable des aménagements suivants :

- Aménagement de rues multimodales sur les sections les plus stratégiques des lignes ;
- Réglementation du stationnement sur les axes supports des lignes Mobilien ;



- Mise en place de priorités bus aux carrefours assurée par les gestionnaires de voirie ;

- Mise en accessibilité aux personnes à mobilité réduite d'au moins 70 % des arrêts⁵ ;

Les rues multimodales seront réalisées sur des tronçons identifiés ligne par ligne, correspondant aux sections les plus préoccupantes en termes de vitesse et de régularité des lignes.

⁵. Seuil nécessaire pour la déclaration de mise en accessibilité des lignes de bus.



■ Principes d'évolution de l'offre

Si ces aménagements sont réalisés, l'offre pourra être renforcée selon les axes suivants :

- exploitation progressive, entre 2010 et 2020, des lignes Mobilien en bus articulés en fonction du trafic ;
- traitement des terminus, des gares routières et de certains points d'arrêt où passent ces lignes pour permettre l'exploitation en bus articulés ;
- amélioration des vitesses et des temps de parcours en autorisant la montée par toutes les portes des bus (soit trois voire quatre portes pour certains bus) ;
- suppression des services de bus avec terminus partiel (ne circulant pas sur la totalité d'une ligne) entre 2010 et 2015.

■ Évolutivité du réseau

La liste des lignes Mobilien sera revue tous les trois ans pour tenir compte du développement urbain et selon les aménagements de voirie réalisés.

Responsables de mise en œuvre

- L'identification des tronçons devant faire l'objet d'aménagement de rues multimodales sera réalisée à l'initiative du STIF, en relation avec le gestionnaire de voirie et les exploitants de réseau concernés.
- L'identification de ces tronçons sera systématique dans le cadre de l'élaboration d'un PLD.

● Créations de sites propres pour les lignes Express et Mobilien

Les opérations suivantes sont concernées :

- Sucy-Bonneuil – Pompadour (Mise en service en 2011)

- Massy – Saclay – Saint-Quentin-en-Yvelines : prolongement d'Ecole Polytechnique à Christ de Saclay
- Créteil – Noisy-le-Grand Mont-d'Est
- Villiers-le-Bel – Gonesse – Arnouville – Parc des Expositions de Villepinte
- Senia – Orly
- Carrières-sous-Poissy – Poissy
- Bussy-Saint-Georges – Sycomore
- RD920 Portes d'Orléans – Antony
- RD4 à Champigny-sur-Marne, Chennevières-sur-Marne, Ormesson-sur-Marne, La Queue-en-Brie (entre la RD233 et la RD111)

● Améliorations pour les lignes fortes

■ Évolution de l'offre

Le renforcement de la fréquence des lignes se fera selon l'évolution du trafic et pour atteindre les fréquences préconisées par la charte du bus en Île-de-France en fonction de la structuration du réseau de bus.

■ Aménagements de voirie

La réalisation ponctuelle d'aménagements de voirie en faveur de la circulation des bus et/ou de traitements des carrefours sera envisagée à partir d'un recensement des points à traiter en priorité, réalisé avec les gestionnaires de voirie et les exploitants de réseau concernés. Ce sont les gestionnaires de voirie qui prennent les mesures permettant d'assurer la priorité aux carrefours des lignes fortes.

■ Évolutivité du réseau

Certaines lignes locales pourraient être reclassées en lignes fortes si et seulement si leurs structures sont

revues par les opérateurs ou les collectivités suite à la mise en place des contrats d'exploitation dits de type 2.

Modalités de financement des infrastructures

- Les aménagements en faveur des lignes Express ou Mobilien qui concernent un linéaire important en site propre continu ou intégrant une requalification majeure de voirie (hors réseau magistral) sont financés par l'État, la Région Île-de-France et les départements, dans le cadre des contractualisations.
- Les autres aménagements pour les lignes Express ou Mobilien (hors réseau magistral), portant sur des tronçons identifiés ligne par ligne, sont pris en charge à 75 % par le STIF ; les 25 % restant sont à la charge du maître d'ouvrage porteur du projet. Ce financement s'applique dans le cadre de montants plafonds fixés à 4 millions d'euros par kilomètre pour les aménagements des lignes Mobilien et pour les aménagements des lignes Express dans les centres-villes, et à 1 million d'euros par kilomètre pour les aménagements des lignes Express hors centres-villes. Les tronçons de voirie empruntés par des lignes fortes ou par plusieurs lignes locales peuvent aussi ponctuellement être éligibles à ce dispositif.
- Pour le réseau d'autoroutes et voiries rapides nationales, les aménagements sont financés par l'État, la Région Île-de-France et les départements.

Financiers

Fonctionnement :

- Lignes Express : STIF via les contrats avec les opérateurs
- Autres lignes : soit dans les contrats STIF-RATP, soit dans les contrats de bassin STIF-Exploitants-collectivités concernées.

Infrastructures :

- STIF
- Région Île-de-France
- Départements
- Communes
- EPCI
- État

Matériel roulant :

- STIF
- Exploitants

Action 2.4 Un réseau de bus plus attractif suite**3. Des modes complémentaires à l'échelle locale**

À l'échelle locale, il peut être nécessaire de compléter le réseau constitué des lignes d'intérêt régional et des lignes régulières de desserte locale. Cette desserte complémentaire s'appuie sur deux types de services : des services de transport à la demande et des navettes fluviales.

3.1 – Développer les services de transport à la demande

Les services de transport à la demande s'adaptent aux besoins de transport de plusieurs manières :

- les arrêts sont positionnés à l'avance mais ne sont pas tous forcément desservis par une course ;
- les courses ne sont déclenchées que si les voyageurs en font la demande.

Le transport à la demande est particulièrement adapté pour répondre aux besoins de déplacement dans des territoires peu denses ou sur des dessertes très locales de quartiers.

Ce transport est assuré par des véhicules de faible capacité : minibus voire taxis.

Une complémentarité dans l'organisation de tels services est d'ailleurs à rechercher avec les exploitants locaux de taxis.

Responsables de mise en œuvre

- La création et l'exploitation de services de transport à la demande sont du ressort des collectivités locales concernées dans le cadre de délégation de compétence du STIF, sauf pour le transport à la demande de l'aéroport de Roissy, qui est d'intérêt régional.

Financement

- Le financement de ces services est assuré par les collectivités concernées avec subvention du STIF en fonction du trafic payant induit.

3.2 – Étudier les conditions de création de navettes fluviales

L'Île-de-France est sillonnée de voies navigables qui desservent des secteurs riches en patrimoine historique et en paysages naturels remarquables. Cependant, les conditions de circulation sur ces voies navigables sont le plus souvent contraintes : les vitesses autorisées sont limitées pour des raisons de sécurité, pour ne pas porter atteinte aux berges ou par la présence d'écluses. De plus, le réseau de transports collectifs, et en particulier le réseau de trains, RER et métro, n'a pas été conçu pour desservir les fleuves et canaux, rendant ainsi les correspondances avec d'éventuelles navettes difficiles.

Dans ces conditions, le développement de navettes fluviales peut être envisagé comme un mode de desserte complémentaire du réseau pour des déplacements non contraints par des impératifs horaires ou pour la promenade.

Les projets concernés sont :

- une navette sur la Seine dans le bief de Paris entre les écluses de Maisons-Alfort / Port à l'Anglais et le pont de Suresnes ;
- une navette sur le canal de l'Ourcq entre le bassin de la Villette et Pavillons-sous-bois ;
- une navette sur la Seine entre Saint-Denis et La Défense (la complémentarité de ce projet avec le projet de réseau de transport du Grand Paris devra être étudiée précisément).

Ces deux derniers projets feront l'objet d'une étude d'opportunité.

Responsables de mise en œuvre

- Mise en œuvre soit par le STIF, soit dans le cadre d'une délégation de compétences du STIF en fonction du caractère structurant ou non de ces navettes en termes de trafic et de zone de desserte.

Financement

- Le financement de ces services doit être partagé entre le STIF et les collectivités concernées.



Action 2.5 Aménager des pôles d'échanges multimodaux de qualité

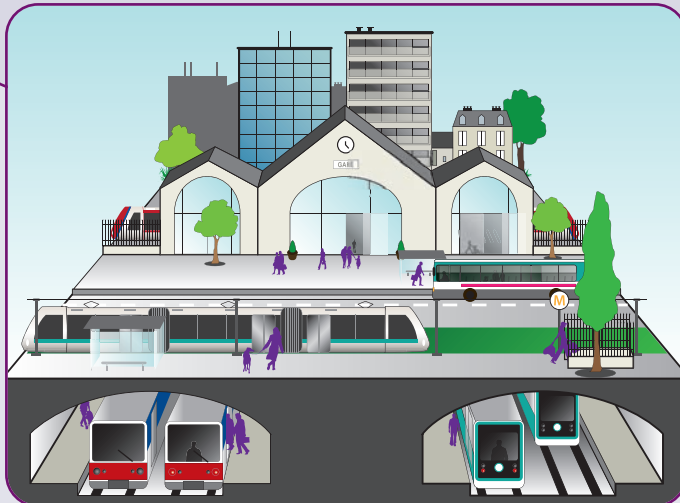
Les gares d'Île-de-France sont classées en trois catégories :

- Les grands pôles de correspondance.
- Les pôles de desserte des secteurs denses.
- Les pôles d'accès au réseau ferré depuis les bassins de vie.

Les grands pôles de correspondance

■ Nœuds majeurs du réseau de transports collectifs, ils assurent des correspondances entre le réseau ferré régional et les réseaux de surface structurants qui irriguent les territoires.

- Gares dont le trafic est supérieur à 15 000 voyageurs par jour, offrant des correspondances entre lignes de RER, trains ou métro, et avec une ligne de tramway ou une gare routière importante (plus de cinq postes à quais).
- Stations de métro avec gare routière.
- Grandes gares parisiennes terminus.



Les pôles de desserte des secteurs denses

■ Ils sont situés dans des zones denses au cœur des centralités urbaines.

- Gares pour lesquelles l'accès se fait majoritairement à pied, en bus ou à vélo (au moins 75 %), et dont le trafic est supérieur à 2 500 voyageurs par jour.
- Stations terminus des lignes de métro sans gare routière.



Les pôles d'accès au réseau ferré depuis les bassins de vie

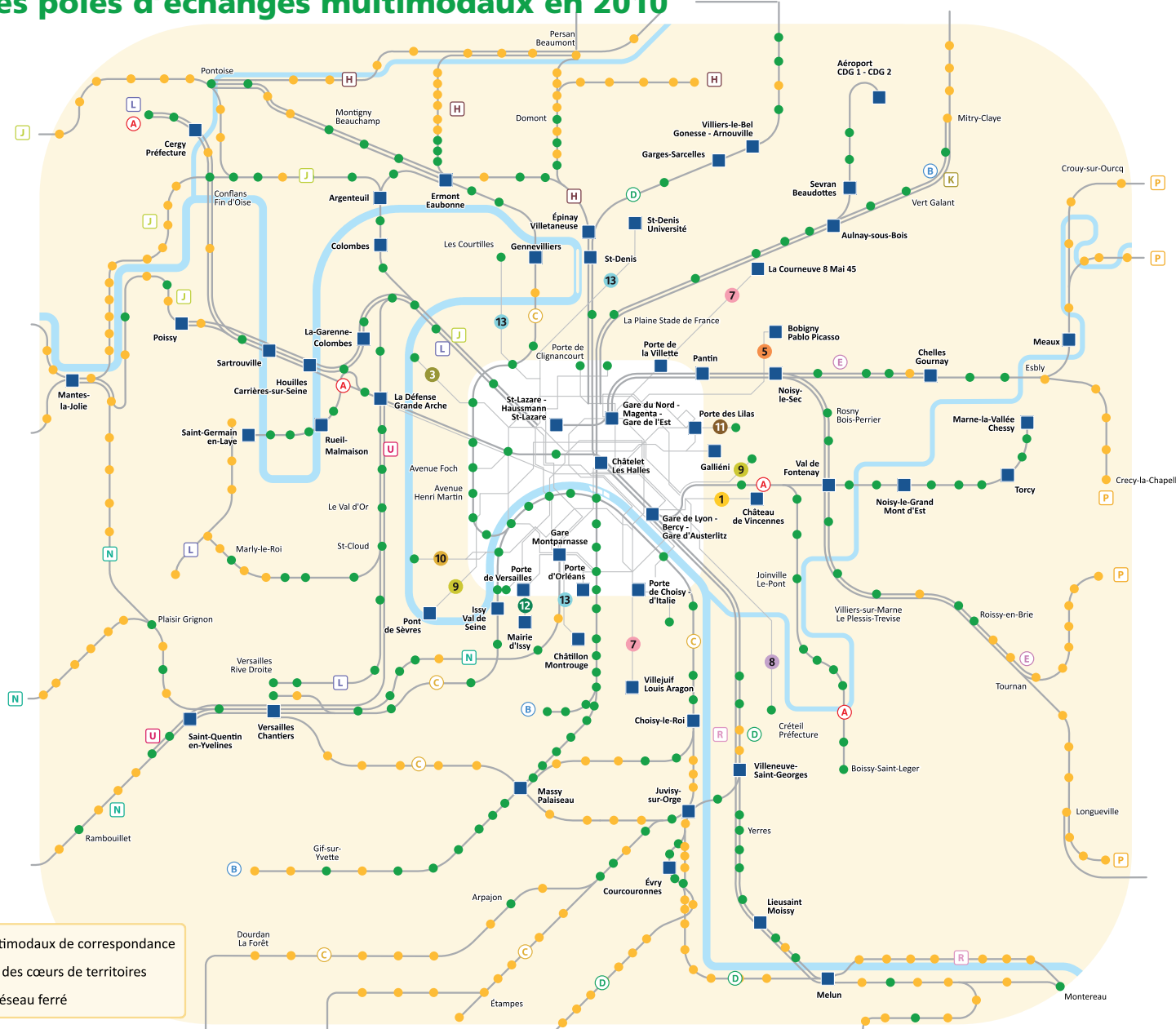
■ Ils permettent l'accès au réseau ferré depuis les bassins de vie. Situés dans des zones moins denses de la région ou à la frange des centralités, leur accès se fait donc essentiellement par les modes motorisés (voiture, bus).

- Pôles dont la part de rabattement en voiture particulière est supérieure à 25 % (quel que soit leur trafic).
- Tous les pôles de trafic inférieur à 2 500 entrants par jour (quelle que soit leur part en voiture particulière).



La carte page suivante présente la classification des pôles en 2010. Cette classification évoluera en fonction des caractéristiques de l'environnement urbain des pôles et de celles du réseau de transports collectifs.

Typologie des pôles d'échanges multimodaux en 2010



Sources : STIF 2010 - Réalisation : STIF-DDAET-EG-MLP © STIF - 2011



Action 2.5 Aménager des pôles d'échanges multimodaux de qualité suite

Les aménagements à réaliser dans les pôles répondent à des objectifs généraux de qualité de service, communs aux trois catégories de pôles, et à des objectifs plus spécifiques liés au rôle particulier de chacune des catégories dans les réseaux de transport et les territoires franciliens.

Le socle commun de niveau de service correspond aux objectifs définis par les schémas directeurs de qualité de service adoptés par le STIF :

- disposer d'une information complète et multi-transporteurs : être informé en temps réel des temps d'attente, des correspondances et des perturbations et, plus généralement, de l'ensemble des possibilités de déplacement offertes à partir du pôle ainsi que sur la localisation du pôle dans son quartier (cf. action 2.6) ;
- pouvoir se déplacer dans des espaces de qualité, avec un sentiment de sûreté ;
- bénéficier de correspondances bus optimisées : arrêts au plus proche de la gare avec jalonnement depuis la gare, correspondance garantie entre le train ou le RER et les bus en fin de service ;

- disposer de cheminements piétons sécurisés, confortables et accessibles aux personnes à mobilité réduite (PMR), notamment pour les correspondances entre modes ;
- disposer d'aires de stationnement et d'accès vélo sécurisés ;
- disposer d'aires de dépose automobile dédiées et sécurisées.



Dans les grands pôles de correspondance	
Objectif de service pour le voyageur	Aménagement cible
Être informé en temps réel des temps d'attente, des correspondances, des perturbations	Écran d'information multimodale et multi-transporteurs
Comprendre facilement l'aménagement du pôle et l'offre de transport tous modes qui le dessert	Plan schématique de l'aménagement du pôle et plan de réseaux multi-transporteurs
Se repérer facilement (accès, correspondances entre modes...)	Plans de quartier, des accès aux quais et jalonnement des correspondances
Se déplacer dans un espace de qualité, non saturé, avec un sentiment de sécurité	Rénovation intérieure des gares, traitement de la saturation des espaces en gare
Pouvoir accéder au pôle et s'y déplacer en situation de mobilité réduite	Mise en accessibilité PMR des gares
Se déplacer à pied et à vélo facilement, depuis et vers le pôle, en toute sécurité et y garer son vélo pour la journée en toute sécurité	Parvis piéton devant l'accès principal, stationnement des vélos sécurisé d'une capacité suffisante
Pouvoir préparer son déplacement et s'informer à distance sur la desserte du pôle et les services liés aux déplacements offerts dans le pôle	Site Internet transport-idf.com, avec plan schématique du pôle
Bénéficier de correspondances facilitées en gare routière	Aménagements nécessaires pour obtenir la labellisation de la gare routière



Action 2.5 Aménager des pôles d'échanges multimodaux de qualité suite

Dans les pôles de desserte des secteurs denses	
Objectif de service pour le voyageur	Aménagement cible
Pouvoir accéder à pied et en vélo au pôle en toute sécurité	Parvis piéton devant l'accès principal ou zone 30 / zone de rencontre autour de la gare, aménagement des itinéraires d'accès piétons. stationnement des vélos sécurisé d'une capacité suffisante . Plans isochrones des temps d'accès en marche autour du pôle
Avoir accès à une information claire et complète sur l'offre bus	Plan multi-transporteurs des réseaux et des lignes de bus depuis le pôle
Repérer facilement les arrêts de bus et y accéder par des cheminements sécurisés	Optimisation de l'aménagement des arrêts de bus, plan du quartier avec localisation des arrêts de bus, jalonnement des correspondances bus dans la gare, labellisation qualité des gares routières
Être informé en temps réel des temps d'attente, des correspondances et des perturbations	Écrans d'information en temps réel à chaque arrêt de bus et sur les quais de la gare
Se déplacer dans un espace de qualité assurant un sentiment de sécurité	Rénovation intérieure des salles d'échanges, couloirs de correspondance et quais
Pouvoir accéder au pôle et s'y déplacer en situation de mobilité réduite	Mise en accessibilité PMR des gares
Disposer d'une aire de dépose-minute dédiée et sécurisée	Zone de stationnement minute dédiée avec liaison piétonne sécurisée

Dans les pôles d'accès depuis les bassins de vie	
Objectif de service pour le voyageur	Aménagement cible
Bénéficier de correspondances trains – bus fiabilisées	Optimisation de l'aménagement des arrêts, aménagement de gares routières, synchronisation des horaires de bus avec les trains sur l'ensemble de la journée
Pouvoir accéder au pôle en voiture depuis les zones peu denses	Aménagement d'aires de reprise « quart d'heure » et de leurs cheminements jusqu'à la gare, labellisation qualité des parcs relais (Schéma directeur des parcs relais). Réservation de places pour le covoiturage au plus près de la gare, avec les places PMR
Attendre le train dans de bonnes conditions de confort (sur les quais, en salle d'échange)	Amélioration des conditions d'attente en gare (mobilier sur les quais, Wifi en salle d'échange avec places assises...)
Être informé en temps réel des temps d'attente	Écrans d'information voyageurs en temps réel sur les quais, information sur place et à distance sur les horaires de bus
Pouvoir accéder aux lignes principales du réseau de bus en situation de mobilité réduite	Mise en accessibilité PMR des points d'arrêt des lignes de bus du SDA
Pouvoir accéder au pôle à pied et en vélo, y garer son vélo pour la journée en toute sécurité	Aménagement des itinéraires d'accès, de zones 30 ou de rencontre devant la gare, stationnement des vélos sécurisé d'une capacité suffisante



Objectifs de réalisation

D'ici 2020 : toutes les gares devront être mises aux standards de qualité requis.

- Les projets de pôle devront être élaborés et réalisés en cinq ans maximum (deux ans d'études préliminaires et trois ans d'études d'exécution et de travaux). Les travaux pourront être réalisés en plusieurs phases selon les périmètres d'aménagement, mais le calendrier global devra être continu et optimisé de façon à réduire la période de perturbations pour les usagers.
- La programmation des projets de pôles tiendra compte :
 - des démarches de mise à niveau de la qualité réalisées ou déjà engagées ;
 - des besoins hiérarchisés au niveau intercommunal dans le cadre des nouveaux PLD.

Responsables de mise en œuvre

Dispositif de gouvernance des pôles

- Les projets de pôles sont élaborés dans le cadre de comités associant les maîtres d'ouvrage, les transporteurs et les financeurs directement concernés par le projet.
- Compte tenu de l'importance particulière des grands pôles de correspondance dans le maillage des réseaux, leur pilotage est du ressort du STIF. Pour les autres types de pôles, le pilotage sera du ressort des collectivités locales, avec un appui du STIF.
- Les projets devront décliner les éléments de programme répondant aux objectifs communs et aux objectifs spécifiques à chaque type de pôle. Ils devront s'articuler avec les projets urbains aux abords immédiats des pôles lorsqu'il y en a.
- Une fois définis, les projets font l'objet d'une convention de financement et d'engagement simultané de tous les avant-projets par les maîtres d'ouvrage.

Moyens

Les aménagements à réaliser doivent respecter les critères de qualité et objectifs fixés par les schémas directeurs de services adoptés par le STIF :

- les schémas directeurs des gares routières, des parcs relais et des vélos en gare ;
- le Schéma directeur d'information voyageurs ;
- le Schéma directeur d'accessibilité.

Pour les aménagements ne faisant pas l'objet d'un schéma directeur, les éléments de programmation seront établis en concertation avec les exploitants de réseaux et les gestionnaires de voirie.

Modalités de financement

- Le périmètre des travaux subventionnables est limité au périmètre de fonctionnement du pôle regroupant la gare, son parvis, ses carrefours d'accès immédiats, les aires de dépose voiture, la gare routière, le parc relais et les cheminements entre ces équipements. Les projets urbains ne font pas partie du périmètre finançable.
- Les études préliminaires de définition du projet sont prises en charge à 100 % par le STIF.
- L'ensemble des travaux répondant aux objectifs de service seront subventionnés en conformité avec les taux de subvention STIF/Région Île-de-France prévus par les schémas directeurs ou par les autres programmes d'amélioration de la qualité de service. La part de financement à apporter par les maîtres d'ouvrage est au maximum de 25 % dans la limite des prix plafond.
- Les études d'avant-projet sont subventionnées selon les mêmes règles.

Financeurs

- STIF, Région Île-de-France
- Maîtres d'ouvrage

2. Fournir aux voyageurs de l'information à distance, en préparation de leur trajet ou au cours de leur déplacement, sur Internet ou sur des supports mobiles

Il s'agit de :

- rendre plus performants les sites Internet permettant la recherche d'itinéraires porte à porte grâce à l'amélioration de la qualité des données utilisées pour le calcul de ces itinéraires ;
- rendre le calculateur d'itinéraires du STIF, qui deviendra la référence régionale, accessible aux acteurs susceptibles de diffuser de l'information sur les transports collectifs ;
- diffuser en temps réel de l'information sur les perturbations via les réseaux sur supports mobiles (téléphones portables, serveurs vocaux, etc.) ;
- diffuser de l'information en temps différé et en temps réel pour tout mode de déplacement, collectif ou non (vélo, automobile).

Responsables de mise en œuvre

Le STIF est responsable de l'information aux voyageurs dans les transports collectifs en Île-de-France. Le Schéma directeur de l'information voyageurs adopté par le Conseil du STIF fixe les principes à respecter qui se déclinent de manière opérationnelle dans deux chartes :

- la charte des supports et contenus explicite les principes à suivre pour fournir aux voyageurs une information cohérente et homogène sur l'ensemble du réseau de transport francilien, quel que soit l'exploitant local du réseau ou le territoire ;
- la charte des responsabilités et des échanges de contenus clarifie les responsabilités de mise en œuvre et de diffusion de l'information en temps réel lorsqu'elle implique plusieurs exploitants de réseau.

La mise en œuvre du Schéma directeur de l'information voyageurs est faite en partenariat avec les exploitants de réseaux ainsi que les collectivités locales ou d'autres diffuseurs d'information en matière de transport.

Le traitement et la diffusion de l'information multimodale et multi-transporteurs en temps différé et en temps réel sont placés sous la maîtrise d'ouvrage du STIF.

Objectifs de réalisation

D'ici à 2020, atteindre un équipement en supports d'information définis par la charte du STIF de :

- tous les nouveaux véhicules (soit 80 % du nombre total de véhicules en circulation en 2020) ;
- toutes les gares, toutes les stations et tous les points d'arrêt de plus de cinquante montées par jour (ou ponctuellement, dans certaines communes de grande couronne, de certains points d'arrêt de trafic plus faible pour exprimer une volonté de rattrapage par rapport à une offre peu dense).

Modalités de financement

- Financement par le STIF à 100 % pour l'investissement et via les contrats d'exploitation des services de transports collectifs pour le fonctionnement

Financeurs

- STIF



Action 2.7 Faciliter l'achat des titres de transport

1. Diversifier les canaux de distribution et de vente des titres de transport

La généralisation d'Internet, l'apparition de nouveaux services disponibles sur les téléphones portables, l'expérimentation de cartes bancaires permettant le paiement sans contact et la perspective d'objets nomades communicants innovants (clés USB, cartes SD, etc.) vont apporter de nouvelles solutions pour la vente des titres de transport en Île-de-France.

Il s'agit de :

- permettre le rechargement des abonnements par Internet sur un site identifié et connu : le site www.navigo.fr ;
- établir un partenariat avec les établissements bancaires pour rendre possible l'achat de titres de transport et le rechargement des passes Navigo sur les distributeurs automatiques de billets ;
- intégrer les bouquets de services des opérateurs de téléphonie mobile pour rendre possible l'achat de titres de transport et le rechargement des passes Navigo par téléphone portable.

Le développement de ces nouveaux canaux de distribution se fera avec l'objectif de rendre leur accès possible au public le plus large. En parallèle, il conviendra de conserver les solutions classiques de vente de titres de transport pour les populations n'ayant pas accès aux nouvelles technologies. Par ailleurs, les enjeux économiques des différentes solutions seront un des critères de décision de mise en œuvre.

2. Diversifier les supports des titres de transport pour faciliter la mobilité

Jusqu'à présent, les titres de transport franciliens n'ont eu pour support que des tickets magnétiques ou des cartes à puce sans contact (passe Navigo). Mais d'autres supports électroniques tels que les clés USB, les cartes bancaires ou les téléphones portables font désormais partie de la vie quotidienne des Franciliens et pourront faciliter l'acquisition de titres par les utilisateurs occasionnels.

Il s'agit de :

- définir les objets communicants qui pourront servir de supports de titres de transport ;
- adapter les systèmes billettiques pour permettre l'accueil de ces nouveaux objets ;
- définir l'offre tarifaire qui sera stockée dans les nouveaux supports.

3. Étendre l'usage du passe Navigo aux participants de la mobilité durable

- Définir les partenaires bénéficiant du support en complémentarité de l'offre de transports collectifs.

Objectifs de réalisation

- Des nouveaux canaux de distribution opérationnels en 2015.
- Rechargement des titres sur Internet
- Achat et rechargement de titres sur les distributeurs automatiques de billets.
- Technologie NFC.

Responsables de mise en œuvre

- Le STIF est responsable de la définition des nouveaux canaux de distribution à mettre en œuvre et des supports habilités à stocker les titres de transport.
- La mise en œuvre est effectuée par les entreprises exploitantes de transports collectifs dans le cadre des contrats avec le STIF.
- Le groupement d'intérêt économique GIE COMUTITRES, qui réunit les principaux transporteurs (RATP, SNCF et OPTILE), voit son rôle se développer dans l'exploitation de moyens communautaires pour la distribution des titres de transport.
- L'ensemble de ces actions nécessite une collaboration étroite avec les opérateurs de téléphonie mobile et les établissements financiers français, voire les émetteurs de cartes de paiement internationaux et les industriels fournisseurs de ces technologies de la communication.



Action 2.8 Faire profiter les usagers occasionnels du passe sans contact Navigo

1. Généraliser le passe sans contact

Aujourd'hui, seuls les forfaits donnant droit à un nombre illimité de voyages, sur un périmètre donné et pour une durée supérieure ou égale à une semaine, sont disponibles sur support télébilletique.

L'objectif est d'offrir à tous la fluidité du passe Navigo et d'exploiter la richesse de la technologie sans contact.

La solution la plus intéressante apportée par cette technologie est celle d'un porte-monnaie électronique dédié aux transports. Elle a déjà été adoptée par d'autres grandes métropoles comme Londres, Washington, San Francisco, Tokyo, Séoul ou Hong Kong et a été mise en place au niveau national aux Pays-Bas et au Danemark.



2. Les « unités transport »

Le principe est de remplacer les billets au voyage par une réserve d'« unités transport » (UT) : le voyageur achète et charge sur son passe une réserve d'UT qui lui permet de circuler sur tous les réseaux franciliens ; cette réserve est débitée progressivement en fonction des voyages réalisés ; le voyageur valide en entrée sur les modes où le tarif est forfaitaire, en entrée et en sortie sur les modes où le tarif dépend du parcours effectué (puisque'il faut connaître l'origine et la destination).

Le grand public connaît déjà le fonctionnement de ce type de dispositif dans le domaine de la téléphonie fixe (cartes téléphoniques) ou mobile (cartes prépayées ou forfaits horaires). Comme le montrent les offres tarifaires de la téléphonie mobile, le principe du porte-monnaie électronique offre de nombreuses possibilités de modulation : dégressivité du paiement en fonction de la consommation, tarification différenciée heures de pointe/heures creuses et selon le mode (en fonction du niveau de service offert), etc. Il permettrait également de diversifier et d'enrichir les modalités de tarification sociale en facilitant la distribution d'aides à la personne sous forme d'unités transport et la déclinaison de plusieurs niveaux de réduction pour différents publics spécifiques.

3. Titres pour les touristes

Pour les touristes, une offre intégrée, le Citypass, sera proposée pour le transport et les entrées dans les sites

visités tels que les musées. Par un même canal de distribution et sur une même carte sans contact, les touristes détiendront leur forfait transport et leurs billets d'entrée dans les musées.

Modalités d'étude

- Définir l'architecture technique et les évolutions du système billettique Navigo pour la mise en œuvre des unités transport.
- Mener des études tarifaires sur la base de plusieurs scénarios pour en évaluer les impacts en termes de mobilité, de recettes et d'équité sociale.
- Définir les spécifications d'une nouvelle génération de passes adaptés à la tarification UT.
- Élaborer les moyens de communication pour expliquer le fonctionnement des unités transport.

Éléments de coût

- En termes de coût, cette action doit avant tout être examinée sous l'angle du financement apporté par la tarification au système de transport. Cet outil tarifaire est de nature à faciliter l'usage des transports publics et à permettre une structure tarifaire plus souple.
- Le STIF peut donc en attendre le développement et la sécurisation de ses recettes.
- Le service Citypass doit être financé par les recettes des ventes.

Responsables de mise en œuvre

- STIF et Comité régional du tourisme et musées franciliens pour le Citypass.

Objectifs de réalisation

- 2015 pour le Citypass.

Action 2.9 Améliorer les conditions de circulation des taxis et faciliter leur usage

1. Améliorer les conditions de circulation des taxis

Les actions listées ci-dessous visent à améliorer les conditions de circulation des taxis en leur facilitant l'accès aux pôles générateurs de trafic (gares, aéroports) et l'entrée dans Paris, et en leur ouvrant les couloirs de bus lorsque cela est possible et pertinent.

● Ouvrir les couloirs de bus aux taxis

L'ouverture des couloirs de bus à la circulation des taxis sera recherchée là où la fréquence des bus le permet et où cette ouverture procurerait une amélioration des conditions de circulation des taxis. L'harmonisation de ces autorisations d'une commune à l'autre sera recherchée afin de permettre une continuité d'itinéraire. Pour les couloirs de bus ouverts aux vélos, une attention particulière sera portée aux conditions de sécurité des cyclistes.

● Développer les voies réservées aux taxis sur les autoroutes et voies rapides

Les voies réservées aux bus sur les autoroutes et voies rapides pourront être ouvertes aux taxis. Il conviendra aussi de prévoir les aménagements nécessaires aux embranchements entre les autoroutes et le boulevard périphérique pour garantir l'efficacité des dispositifs.

● Faciliter l'accès des taxis aux gares

Dans les grands pôles de correspondance (cf. action 2.5), seront réservés des emplacements taxis de manière systématique après analyse des besoins locaux.

● Améliorer les conditions de franchissement des portes de Paris et d'accès vers le centre de Paris

La création ou l'aménagement de couloirs de bus ouverts aux taxis permettra une meilleure circulation de ces derniers dans les secteurs présentant une congestion routière.

Responsables de mise en œuvre

- Les gestionnaires de voirie concernés par des couloirs de bus réalisent les études nécessaires en concertation avec les représentants de la profession taxis, les exploitants des réseaux de transports collectifs et le STIF.
- L'État est responsable de l'ouverture des voies de bus sur les autoroutes et voies rapides.
- Les gestionnaires de voirie et les gestionnaires de pôles (collectivités, SNCF) sont responsables des aménagements taxis dans les grands pôles de correspondance.
- Les gestionnaires de voirie concernés, la préfecture de police en concertation avec les représentants de la profession taxis et avec le STIF sont responsables de l'amélioration des conditions de franchissement des portes de Paris et d'accès vers le centre de Paris. Des financements sont prévus pour les aménagements bus (cf. action 2.4).
- La Commission consultative des taxis présidée par la préfecture de police sur le périmètre des taxis parisiens est un lieu de concertation à privilégier en complément de groupes de travail thématiques.

2. Améliorer l'information sur l'offre des taxis

● Développer l'information sur les services taxis

Il s'agit d'améliorer l'information sur l'offre, les tarifs et les services de taxis à travers les supports d'information multimodale : par exemple, représentation des stations taxis sur les cartes multimodales et les plans de quartiers, élaboration d'un annuaire des professionnels du taxi à l'échelle locale.

● Développer l'information sur les taxis dans tous les pôles gares

L'information sur les taxis dans les pôles devra être disponible dans le bâtiment voyageurs et, lorsqu'il existe, au point d'arrêt des taxis (panneau d'affichage, etc.). Cette information contiendra les coordonnées des sociétés locales de taxis.

Responsables de mise en œuvre

- STIF, exploitants de transports collectifs, gestionnaires de pôles, collectivités.



3. Développer dans la zone des taxis parisiens une offre dynamique

● Créer de nouvelles licences de taxis parisiens

Afin de développer l'offre de taxi, la mise en circulation de véhicules supplémentaires dans la zone parisienne permettra d'élargir l'offre sur les jours et les plages horaires où la demande de transport est la plus difficile à satisfaire (en particulier les nuits des vendredis et samedis).

Responsables de mise en œuvre

- Préfecture de Police de Paris

● Réguler la concurrence

Il s'agit de réguler la concurrence sur le marché de la réservation préalable d'un véhicule par le voyageur entre les taxis et les véhicules de tourisme avec chauffeur.

4. Faciliter l'accès à l'offre de taxis en dehors de la zone des taxis parisiens

Dans les territoires peu denses, le taxi pourrait jouer le rôle de rabattement ou de diffusion sur le réseau de transports collectifs ferré, ou compléter l'offre de transport à la demande.

● Favoriser la mutualisation des réservations

L'objectif est de faciliter l'usage des taxis en dehors de la zone des taxis parisiens. À l'instar de ce qui existe sur certains territoires franciliens, il s'agit de mettre en place un central d'appel permettant de réserver des courses auprès des sociétés/artisans taxis desservant le territoire.

Responsables de mise en œuvre

- Profession taxis.

● Développer l'offre de taxis en relation avec le transport à la demande

La mise en place de services de transport à la demande pourra s'accompagner d'un développement de l'offre de taxis, afin d'assurer la continuité temporelle et spatiale du service tout en recherchant l'équilibre économique du dispositif.

Responsables de mise en œuvre

- STIF, collectivités.

Objectifs de réalisation

- Ces actions sont à mettre en œuvre dès que possible et doivent s'inscrire dans la durée.



DÉFIS **3** ET **4** Les modes actifs

Les modes actifs, la marche et le vélo, sont par nature des modes de déplacement respectueux de l'environnement, car non polluants et très peu émetteurs de gaz à effet de serre. Ils constituent de ce fait une alternative intéressante aux modes individuels motorisés et un complément vertueux aux transports collectifs. Ils sont intrinsèquement liés à la ville dense qui favorise les déplacements de courte distance.

Ce sont également des modes de déplacement peu coûteux. Simples d'accès et de pratique, la marche comme le vélo permettent d'entretenir une bonne condition physique. Développer les modes actifs répond donc aussi à un objectif de santé publique.

L'ambition du PDUIF est de faire de la marche et du vélo des modes de déplacement du quotidien à part entière, pour tous les territoires de l'Île-de-France.

L'expression « modes actifs » vise à se démarquer de l'image de la promenade et des loisirs que suggère l'expression « modes doux ».

La marche, le mode de déplacement des courtes distances

Après avoir connu une désaffection progressive entre 1976 et 1991, la tendance à la baisse de l'usage de la marche a été enrayerée aussi bien à Paris qu'en proche et grande couronne.

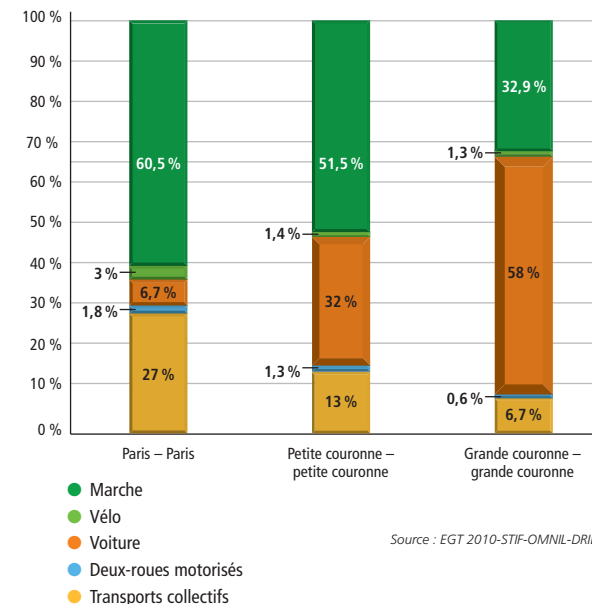
La marche est la clé de la bonne santé, de l'insertion sociale et de la vie de quartier. Elle est le mode privilégié pour les déplacements de proximité, quelle que soit la zone géographique.

La marche est un mode de déplacement parfaitement adapté aux villes denses dans lesquelles la plupart des services quotidiens sont à « portée de marche ». À Paris, la part remarquable de la marche pour les déplacements internes s'explique par la forte densité urbaine et les efforts réalisés en termes d'aménagements pour les piétons, alors qu'en proche et grande couronne, les faibles densités, la séparation des fonctions et les trop nombreuses coupures urbaines rendent parfois sa pratique difficile, conduisant à un taux d'usage de la voiture élevé pour les déplacements de proximité.

Le nouvel essor du vélo

Après des décennies de croissance de l'usage de la voiture, la pratique du vélo était devenue très marginale en Île-de-France. Depuis 2000, cette situation a fortement évolué et la pratique du vélo connaît désormais un nouvel essor sur l'ensemble de la région.

Choix modal pour les déplacements internes à Paris et intra-couronne



L'aménagement de rues apaisées, de pistes cyclables, de stationnement spécifiques, et les systèmes de vélos en libre service tels que Vélib' ont fortement contribué à développer une image positive du vélo, opérant un effet levier sur son usage. Ces évolutions récentes et la place qu'occupe déjà le vélo dans d'autres villes françaises et surtout européennes démontrent le fort potentiel de développement de ce mode de déplacement en Île-de-France.



- Le nombre de déplacements à vélo sur Paris a été multiplié par trois entre 2001 et 2010 (source : EGT 2010-STIF-OMNIL-DRIEA).
- 3 % des déplacements dans Paris et 1% en dehors de Paris sont désormais effectués à vélo (source : EGT 2010-STIF-OMNIL-DRIEA).
- Aujourd'hui, dans les villes françaises, l'usage du vélo représente en moyenne moins de 5 % des déplacements. La communauté urbaine de Strasbourg se distingue avec une part modale vélo de 7,6 %, atteignant jusqu'à 14 % dans le centre-ville de Strasbourg (source : Enquête ménages déplacements 2009).

Le vélo est un mode de déplacement parfaitement adapté aux courtes distances. Dans sa version à assistance électrique, il permet d'envisager aisément des déplacements de moyenne distance ou en côte. Dans les territoires denses, il peut s'avérer être une solution efficace pour l'ensemble des motifs de déplacement. Dans les territoires moins denses, il sera plutôt utilisé pour les déplacements de proximité : se rendre à l'école, dans les espaces de loisirs, effectuer des achats ou des démarches personnelles, déplacements effectués aujourd'hui très majoritairement en voiture car trop longs pour être réalisés à pied. Quel que soit le territoire, le vélo est complémentaire de l'usage des transports collectifs.

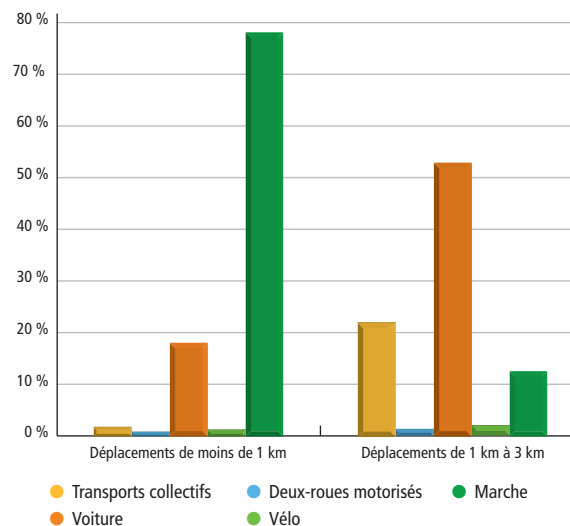
Les vélos en libre service (VLS) répondent aux demandes de déplacements des habitants de territoires denses, en cœur de métropole mais aussi dans les pôles urbains des bassins de vie.

Paris s'est dotée du système « Vélib' » en 2007. Sur le périmètre exploité en 2010, on compte 25 millions de déplacements réalisés au cours de l'année. Le « Vélib' » se positionne comme un complément aux transports collectifs : 79 % des utilisateurs déclarent l'utiliser en correspondance avec un autre moyen de transport (source : enquête TNS-Sofres 2009 auprès des usagers de Vélib').

La part des déplacements courts réalisés en voiture laisse envisager un fort potentiel de croissance de l'usage des modes actifs...

Il existe, en Île-de-France, un réel potentiel de développement de l'usage de la marche ou du vélo pour les déplacements de proximité. En effet, 51 % des déplacements en voiture et 40 % des déplacements en deux-roues motorisés font moins de 3 km et pourraient donc être réalisés à pied ou à vélo. Si la marche est le mode privilégié (78 %) pour réaliser des distances inférieures à 1 km, elle est rapidement délaissée au profit de la voiture particulière pour des distances comprises entre 1 km et 3 km (source : EGT 2010-STIF-OMNIL-DRIEA).

Choix modal pour les déplacements de courte distance (< 3 km)



Source : EGT 2010-STIF-OMNIL-DRIEA

... mais de nombreux freins à l'usage de la marche et du vélo subsistent encore

La conception des villes n'est pas toujours favorable aux modes actifs

Les formes urbaines diffuses ne sont pas favorables à l'usage de la marche et du vélo. Celles des années 1960-70, qui privilégiaient l'automobile et la séparation des fonctions (activité, logement...), ont progressivement disqualifié la marche et le vélo comme modes de déplacement du quotidien.

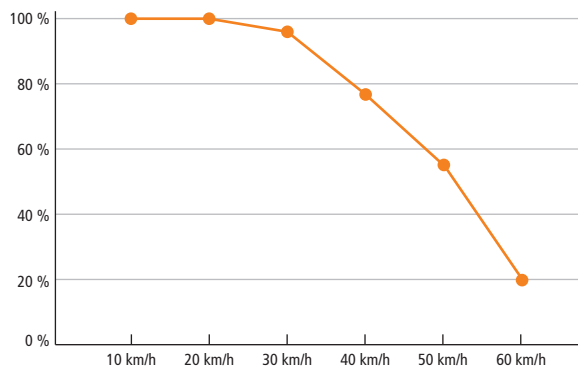
L'existence de coupures urbaines oblige à faire des détours importants et complexifie la lisibilité des cheminements à emprunter. La discontinuité des itinéraires provient des coupures physiques liées aux infrastructures ou obstacles naturels, mais pas seulement : dans les parcours quotidiens, les traversées de chaussée, l'étroitesse ou l'encombrement des trottoirs et des aménagements non adaptés sont déjà des freins au choix des modes actifs.



Des usagers vulnérables qu'il convient de mieux protéger

Piétons et cyclistes font partie des usagers vulnérables. Leur vulnérabilité est principalement liée au croisement avec des flux de véhicules motorisés circulant à une vitesse excessive ou inadaptée. En effet, la probabilité de décès d'un piéton dans un choc avec un véhicule croît considérablement lorsque l'on dépasse 30 km/h.

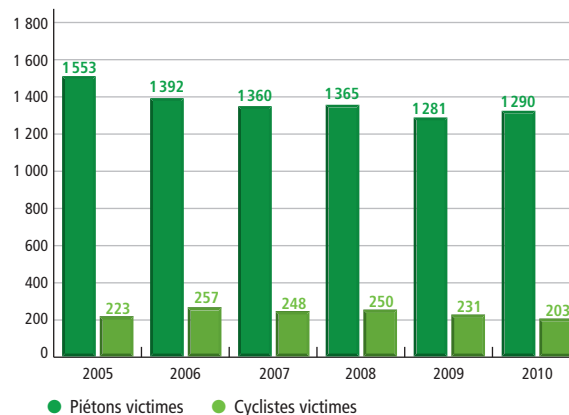
Probabilité de survie d'un piéton lors d'un choc avec une voiture selon la vitesse du véhicule



Source : Sécurité routière - Meeddat

En Île-de-France, les piétons et les cyclistes représentent environ le quart des tués et des blessés hospitalisés plus de 24 heures. La tendance globale est toutefois à la diminution du nombre de victimes pour les piétons et, malgré la hausse importante de l'usage du vélo, à la stabilité pour les cyclistes malgré la hausse importante de l'usage du vélo.

Évolution du nombre de piétons et de cyclistes tués et blessés hospitalisés plus de 24 heures



Source : Observatoire de l'insécurité routière, DRIEA

Les principes d'action retenus par le PDUIF

- Favoriser un aménagement urbain plus favorable aux modes actifs.
- Rendre plus sûrs et plus agréables les déplacements à pied et à vélo.
- Faciliter la pratique de la marche et du vélo.

Le premier levier pour encourager l'usage des modes actifs relève de l'aménagement urbain. Continuités urbaines, centralités, intensité de la ville sont des préalables à la « ville des courtes distances », celle qui rend possible les déplacements de proximité pour les activités du quotidien (action 1.1).

Le second levier consiste à sécuriser les pratiques des modes actifs en améliorant la cohabitation avec les modes motorisés, grand facteur de vulnérabilité des piétons et des cyclistes, par un rééquilibrage du partage de la voirie en faveur des modes actifs.

Le dernier levier relève des aménagements qui « accompagnent » le piéton ou le cycliste dans son déplacement, que ce soit la signalétique, l'information ou le stationnement vélo.

La pacification de la voirie, un préalable essentiel pour rendre la rue aux modes actifs

En zones urbaines denses, les modes actifs sont déjà fortement utilisés et leur usage doit se développer. Il est donc nécessaire d'interroger l'ordre des priorités entre les différents usages de la voirie. La voiture, qui n'est pas le mode de transport dominant ou le plus pertinent, doit avoir sa juste part dans l'organisation des circulations et l'occupation de l'espace public.

La pacification de la voirie, par une adaptation au contexte des vitesses de circulation et du volume du trafic, améliore la sécurité routière et va dans le sens d'un rééquilibrage du partage de l'espace public en faveur du piéton et du cycliste (action 3/4.1).

L'aménagement de zones apaisées telles que les zones 30, les zones de rencontre ou les aires piétonnes, dont la réglementation a évolué avec le code de la rue, participent à la pacification de la voirie.



Résorber les coupures dans les itinéraires piétons et cyclistes

La discontinuité, l'insécurité et l'inconfort dans les itinéraires des piétons et des cyclistes sont des freins aux pratiques des modes actifs.

Une grande partie de ces coupures peut être résorbée dans le cadre des programmes d'aménagements urbains ou de transport, à condition d'être prise en compte de manière systématique en amont dès la conception des projets. La résorption des coupures dans le cadre des programmes d'aménagements participe ainsi à assurer la continuité du réseau cyclable structurant régional et des itinéraires piétons.

Le code de la rue : un partage plus équitable de la rue qui favorise l'usage des modes actifs

Le code de la rue est une démarche concertée initiée par l'État, en 2006, en partenariat avec les acteurs institutionnels et des associations d'utilisateurs, pour améliorer la cohabitation des divers modes de déplacement dans la rue. Il a permis de faire évoluer la réglementation du code de la route (2008) en faveur des modes actifs, en introduisant le concept de zone de rencontre et en précisant les règles relatives à la zone 30 et à l'aire piétonne (notamment l'introduction de la généralisation des doubles sens cyclables dans les voiries apaisées).

La zone 30 est un espace public où l'on cherche à améliorer le confort et la sécurité de l'ensemble des usagers, dont le piéton et le cycliste, en abaissant la vitesse maximale autorisée à 30 km/h.

La zone de rencontre est un espace public où le vélo et le piéton sont privilégiés, la vitesse sur voirie y étant limitée à 20 km/h.



Action 3/4.2 Résorber les principales coupures urbaines

En Île-de-France, 100 principales coupures urbaines ont été identifiées selon les critères suivants :

- Discontinuité, insécurité et inconfort dans les itinéraires cyclables.
- Discontinuité, insécurité et inconfort dans les itinéraires piétons.
- Difficulté d'accès au réseau de transports collectifs à pied ou à vélo.

Ces coupures doivent être résorbées afin d'assurer la continuité du réseau cyclable structurant régional et des itinéraires piétons.

Sur ces 100 coupures, trente-cinq ont été définies comme devant être résorbées en priorité sur la base des critères suivants :

- Coupures à résorber dans le cadre d'un projet d'aménagement programmé à court terme.
- Coupures nécessitant une intervention simple à mettre en œuvre et peu coûteuse.
- Coupures identifiées comme prioritaires par les départements.

La résorption des coupures devra se faire à l'occasion des projets d'infrastructures et d'aménagement. Elle devra également être prise en compte dans les plans locaux de déplacements et dans les orientations des documents d'urbanisme afin d'atteindre l'objectif de réalisation.

La nature des mesures à mettre en œuvre dépend de la cause de la coupure :

- Aménagements de voirie (aménagements de carrefours, pistes cyclables).
- Mise en place de jalonement pour les piétons et les cyclistes.
- Création de passerelle.
- Aménagement d'échangeurs ou de tête de pont.



Objectifs de réalisation

- Résorber les coupures prioritaires d'ici à 2015, et les autres coupures d'ici à 2020.

Responsables de mise en œuvre

- Les gestionnaires de réseaux et propriétaires du domaine public concernés (communes, EPCI, départements, État, RFF, SNCF, Ports de Paris) réalisent les études et les travaux d'aménagement pour résorber les coupures identifiées, en traitant à court terme les coupures prioritaires.
- La carte des coupures correspond à l'état, en 2010, des coupures urbaines à résorber. Elle a vocation à être actualisée tous les cinq ans pour évaluer la mise en œuvre de l'action et déterminer de nouvelles priorités d'action. Chaque coupure fait l'objet d'une fiche descriptive dans l'étude *Les principales coupures urbaines en Île-de-France* - IAU ÎdF 2010. Les fiches seront actualisées tous les cinq ans.

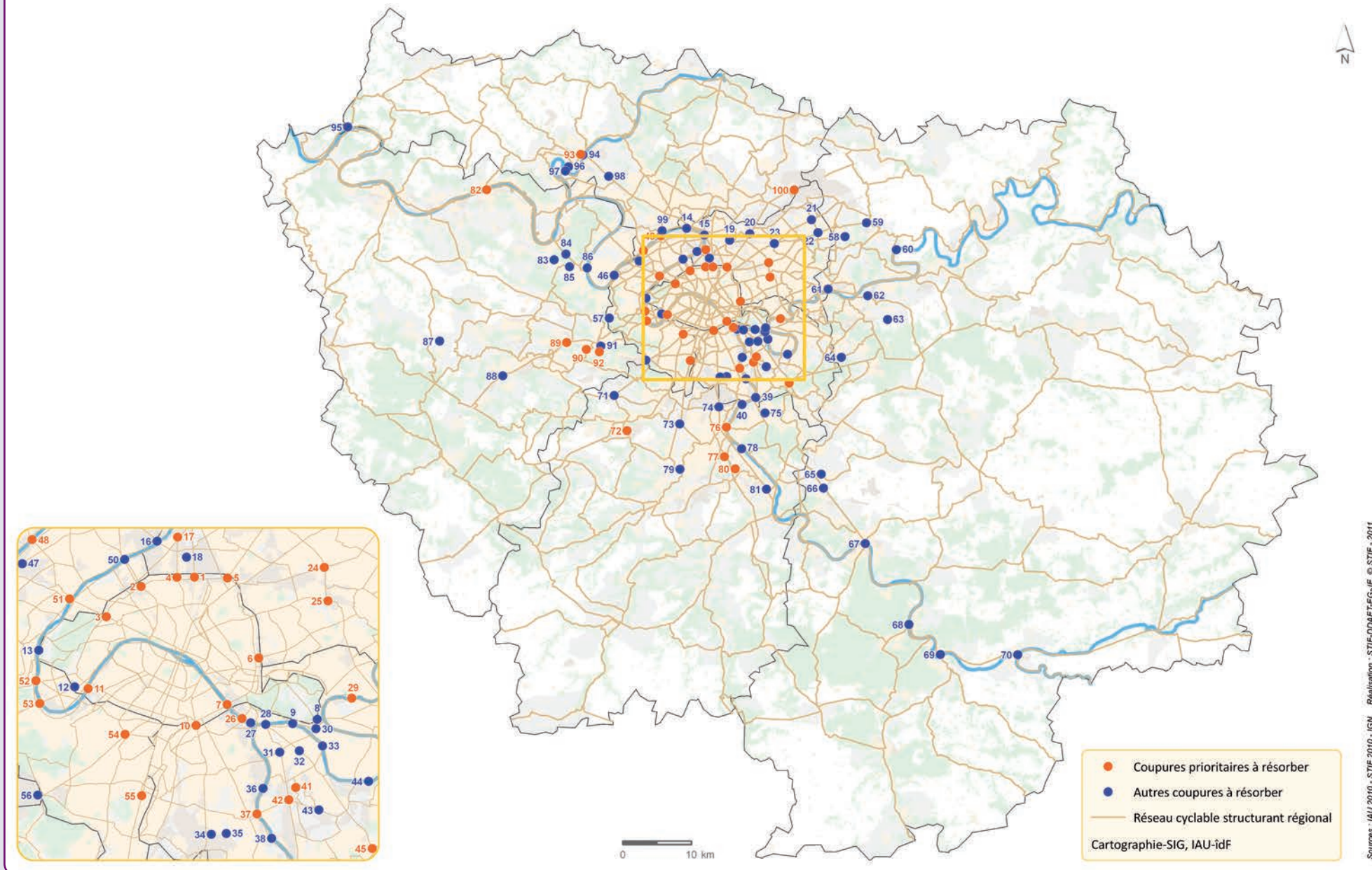
Financeurs

- | | |
|----------------|------------------------|
| • Communes | • RFF |
| • EPCI | • SNCF |
| • Départements | • Ports de Paris |
| • État | • Région Île-de-France |

Modalités de financement

- Les travaux de résorption des coupures urbaines peuvent s'intégrer dans des projets d'aménagement urbain ou de transport qui disposent de financements propres.

Coupures sur les itinéraires piétons et vélos en Île-de-France



■ Localisation des coupures urbaines

N°	Localisation	Départ.	Prior.	N°	Localisation	Départ.	Prior.	N°	Localisation	Départ.	Prior.
1	Porte de la Chapelle	75 / 93	◆	35	Interruption de la piste sur la RN186	94		69	Pont de Champagne	77	
2	Porte de Clichy	75 / 92	◆	36	Passerelle « Gaz de France »	94		70	Pont de Seine	77	
3	Porte Maillot	75 / 92	◆	37	Pont de Choisy	94	◆	71	Christ de Saclay	91	
4	Porte de Clignancourt	75 / 93	◆	38	Passerelle SNCF	94		72	ZAE Courtabœuf Ouest	91	◆
5	Porte de la Villette	75 / 93	◆	39	Pont de Villeneuve-le-Roi	94		73	Longjumeau	91	
6	Porte de Montreuil	75 / 93	◆	40	Écluse d'Ablon-sur-Seine	91 / 94		74	RN7 / RD250	91	
7	Bercy-Charenton	75 / 94	◆	41	Franchissement RN186	94	◆	75	Centre de Montgeron / Vallée de l'Yerre	91	
8	Passage sous le RER A / Pont de Joinville	75 / 94		42	Carrefour Pompadour	94	◆	76	Pont de Juvisy	91	◆
9	Passerelle de Charenton-le-Pont / Bois de Vincennes	75 / 94		43	Franchissements de la route de Pompadour	94		77	La Grande Borne	91	◆
10	Porte d'Italie	75 / 94	◆	44	Traversée de la Marne	94		78	Gare RER de Ris-Orangis	91	
11	Quai d'Issy	75 / 92	◆	45	Traversée de la RN19	94	◆	79	Promenade de l'Orge	91	
12	Porte de Saint-Cloud	75 / 92		46	Pont de Chatou	92 / 78		80	A6 / A104 / RN449	91	◆
13	Passerelle de l'Avre	75 / 92		47	Pont de Rouen	92		81	RN7 Corbeil-Essonnes	91	
14	Pont d'Épinay	92 / 93		48	Pont de Bezons	92 / 95	◆	82	Pont de Meulan	78	◆
15	Saint-Denis Confluence	93		49	Pont d'Argenteuil	92 / 95	◆	83	Centre commercial liaison Saint-Germain / Chambourcy	78	
16	Pont de Saint-Ouen	92 / 93		50	Pont de Clichy	92		84	Piste de la RD190	78	
17	Carrefour Pleyel	93	◆	51	La Défense / Pont de Neuilly	92	◆	85	Carrefour de Bel-Air Saint-Germain	78	
18	Franchissement du réseau ferré Saint-Denis/Saint-Ouen	93		52	Pont de Saint-Cloud	92	◆	86	Pont du Pecq	78	
19	Parc de la Courneuve	93		53	Pont de Sèvres	92	◆	87	Gare de Montfort-l'Amaury – Méré	78	
20	A1 / RN2	93		54	Coulée verte du sud parisien	92	◆	88	RN10 Saint-Quentin / La Verrière	78	
21	RD40 / RD115	93		55	Franchissement de la RD920	92	◆	89	RD11 Saint-Cyr-l'École	78	◆
22	Gare du Vert-Galant	93		56	Petit Clamart RD986 / RN118	78 / 91 / 92		90	Quartier de Satory	78	◆
23	A3 / RD115	93		57	Haras de Jardy / RD182	92		91	Gare de Versailles-Chantiers	78	
24	Canal de l'Ourcq / Pont de Bondy	93	◆	58	Échangeur de Villeparisis	77		92	Versailles – Buc – Plateau de Saclay	78	◆
25	Centres commerciaux Rosny 2 et Domus	93	◆	59	Canal de l'Ourcq	77		93	Gare RER de Pontoise	95	◆
26	Pont Nelson Mandela	94	◆	60	Pont d'Annet	77		94	Place du Pont	95	
27	Passerelle d'Ivry-Charenton	94		61	Chelles Carrefour de la Rôtisserie	77		95	RD119 / route des Crêtes	95	
28	Pont de Charenton	94		62	Échangeur de Saint-Thibault	77		96	Gare RER Cergy-préfecture	95	
29	Pont de Nogent	94	◆	63	Gare Bussy-Saint-Georges / Forêt de Ferrières	77		97	Liaison Cergy-université	95	
30	Canal Saint-Maurice	94		64	Centre commercial échangeur A104 / RD21	77		98	RD14 Pierrelaye	95	
31	RN6 / RD48A / RD48E	94		65	RD402 Moissy Cramayel	77		99	Gare RER d'Argenteuil	95	
32	A86 / RN19	94		66	RD306 / A5a	77		100	Aéroport Paris Charles-de-Gaulle	95	◆
33	Passerelle du Halage	94		67	Pont de Melun	77					
34	Centre commercial Belle-Épine	94		68	Pont de Valvins	77					

Action 3.1 Aménager la rue pour le piéton

1. Assurer la continuité et la qualité des aménagements des itinéraires piétons

L'aménagement des itinéraires piétons doit prendre en compte les trottoirs, les traversées de chaussées et de carrefours et, de manière générale, l'ensemble de l'espace public.

Plus particulièrement, il s'agit de :

- s'assurer que les trottoirs sont praticables et adaptés aux flux piétons qu'ils accueillent, en particulier en rendant complètement accessible aux personnes à mobilité réduite les cheminements les plus usuels (*action 6.1*) ;
- créer des trottoirs lorsque cela est nécessaire ;
- résorber les coupures urbaines au plan local, en complément des coupures principales identifiées (*action 3/4.2*) ;
- protéger les trottoirs des occupations abusives par l'établissement et le respect de la réglementation (règle d'occupation commerciale des trottoirs, règlement de stationnement, règlement de collecte des ordures ménagères) ;
- favoriser la visibilité du piéton aux abords des traversées (interdire les places de livraison, favoriser le stationnement vélo) ;
- optimiser les plans de feux pour favoriser les traversées piétonnes de chaussées et de carrefours ;
- assurer la qualité, le confort des aménagements et une homogénéité des matériaux et du mobilier à l'échelle d'un quartier ;
- privilégier les itinéraires les plus courts, les plus directs et les plus sûrs ;

- assurer la maintenance et l'entretien de l'espace public (propreté, revêtement, éclairage).

Ces aménagements devront être réalisés en priorité sur les itinéraires les plus usuels :

- les itinéraires entre les quartiers résidentiels denses et les centres urbains, les principaux établissements recevant du public (ERP de catégories 1 à 3) et les parcs et jardins ;
- les itinéraires d'accès aux arrêts de transports collectifs (en particulier les grands pôles de correspondance et les pôles de desserte des secteurs denses, les points d'arrêt des lignes de tramway, T Zen et Mobilien).

2. Mettre en place de l'information et du jalonnement pour le piéton

Le long des itinéraires les plus usuels :

- déployer un jalonnement spécifique pour le piéton ;
- afficher des plans qui informent le piéton sur les itinéraires privilégiés, les principaux lieux remarquables (équipements publics, pôles de transports collectifs, parcs et jardins) et les temps de parcours à pied ;
- dans les pôles de transports collectifs, afficher des plans de ville informant sur les itinéraires les plus usuels et les temps de parcours à pied depuis le pôle ;
- intégrer ces informations sur les supports Internet locaux et dans les systèmes d'information multimodaux.

3. Sensibiliser le grand public à la pratique de la marche

- Communiquer sur les atouts de la marche (santé, environnement, budget déplacement, lien social...) ;
- Créer des événements pour promouvoir la marche (aménagements temporaires, journées à thème, inaugurations, événements commerciaux, fermetures temporaires de voies au bénéfice des piétons et cyclistes.).

Objectifs de réalisation

D'ici à 2015 :

- Aménager les itinéraires les plus usuels en centre-ville.
- Mieux optimiser les cycles de feux en faveur des piétons.

Responsables de mise en œuvre

- Les gestionnaires de la voirie et de l'espace public (communes, EPCI et Départements) sont responsables de la mise en œuvre de ces actions. En agglomération, l'aménagement des trottoirs des routes départementales est généralement de la responsabilité communale ou intercommunale.
- Les associations participent à l'élaboration des actions dans une démarche de concertation.
- Les conseils d'architecture, d'urbanisme et d'environnement (CAUE) peuvent être associés à l'élaboration des actions comme conseillers à la maîtrise d'ouvrage sur la qualité des aménagements.
- Un guide de méthodologie et de recommandations sera mis à disposition des maîtres d'ouvrage pour les aider dans leur action.

Financiers

- Communes
- EPCI
- Départements
- Région Île-de-France
- STIF (parvis des gares)



Action 4.1 Rendre la voirie cyclable

1. Mettre en place un réseau régional structurant d'itinéraires cyclables

Le réseau régional structurant vise à couvrir le territoire de l'Île-de-France par un ensemble d'itinéraires cyclables maillés se resserrant sur l'agglomération centrale. Le réseau régional s'appuie en grande partie sur les itinéraires définis par les Schémas Départementaux d'Itinéraires Cyclables établis par les départements franciliens. En 2010, ce réseau comporte déjà environ 900 km de voirie cyclable aménagée.

Il comporte des aménagements de types :

- **Véloroutes et voies vertes** : voies de communication autonomes réservées aux déplacements non motorisés jalonnées et sécurisées sur de longues ou de moyennes distances ;
- **Pistes cyclables.**
- **Bandes cyclables.**
- **Couloirs de bus ouverts aux vélos.**
- **Zones apaisées, dans lesquelles la vitesse est limitée à moins de 30 km/h.**

Objectifs de réalisation

En 2015 :

- Achèvement de la moitié du réseau cyclable régional structurant (environ 1 300 km à réaliser entre 2010 et 2015).

En 2020 :

- Achèvement de la totalité du réseau (environ 3 500 km à réaliser entre 2010 et 2020, pour parvenir à 4 400 km au total).

Ce réseau doit faire l'objet d'un **jalonement homogène**, répondant aux normes nationales en matière de jalonement directionnel.

2. Rendre la voirie urbaine cyclable à l'échelle locale

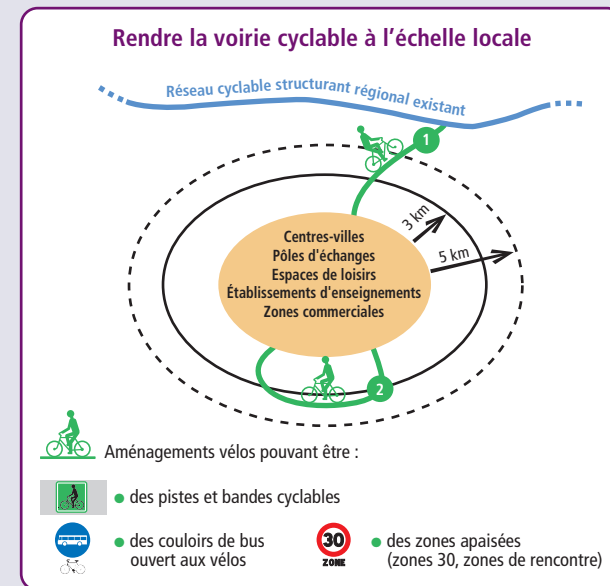
En zone urbaine, la voirie doit être rendue cyclable et compléter ainsi, à l'échelle locale, le réseau régional structurant.

Les aménagements à l'échelle locale peuvent prendre des formes diverses :

- **Zones de circulation apaisées**, limitation de vitesse à 30 km/h, zones 30 et zones de rencontre. L'instauration de double-sens cyclables est obligatoire dans les zones 30.
- **Couloirs de bus ouverts aux vélos** (voir les principes d'ouverture des couloirs de bus ci-contre).
- **Pistes ou bandes cyclables.**

Il s'agit de réaliser des aménagements vélo selon les principes suivants :

- relier les itinéraires cyclables du réseau régional structurant aux centres-villes, pôles de transports collectifs, équipements publics et établissements d'enseignement, pôles d'emploi et de commerces, et espaces de loisirs ;
- réaliser des aménagements cyclables dans un rayon de 3 km puis de 5 km des centres-villes, pôles de transports collectifs, équipements publics et établissements d'enseignement, pôles d'emploi et de commerces, espaces de loisirs et principaux établissements recevant du public (ERP de catégories 1 à 3) ;



- jalonner les itinéraires structurants, les équipements, les gares desservis par le réseau ainsi constitué.

Dans les territoires périurbains, le réseau régional structurant pourra être complété pour assurer la desserte de zones d'activités ou de centres commerciaux.

Objectifs de réalisation

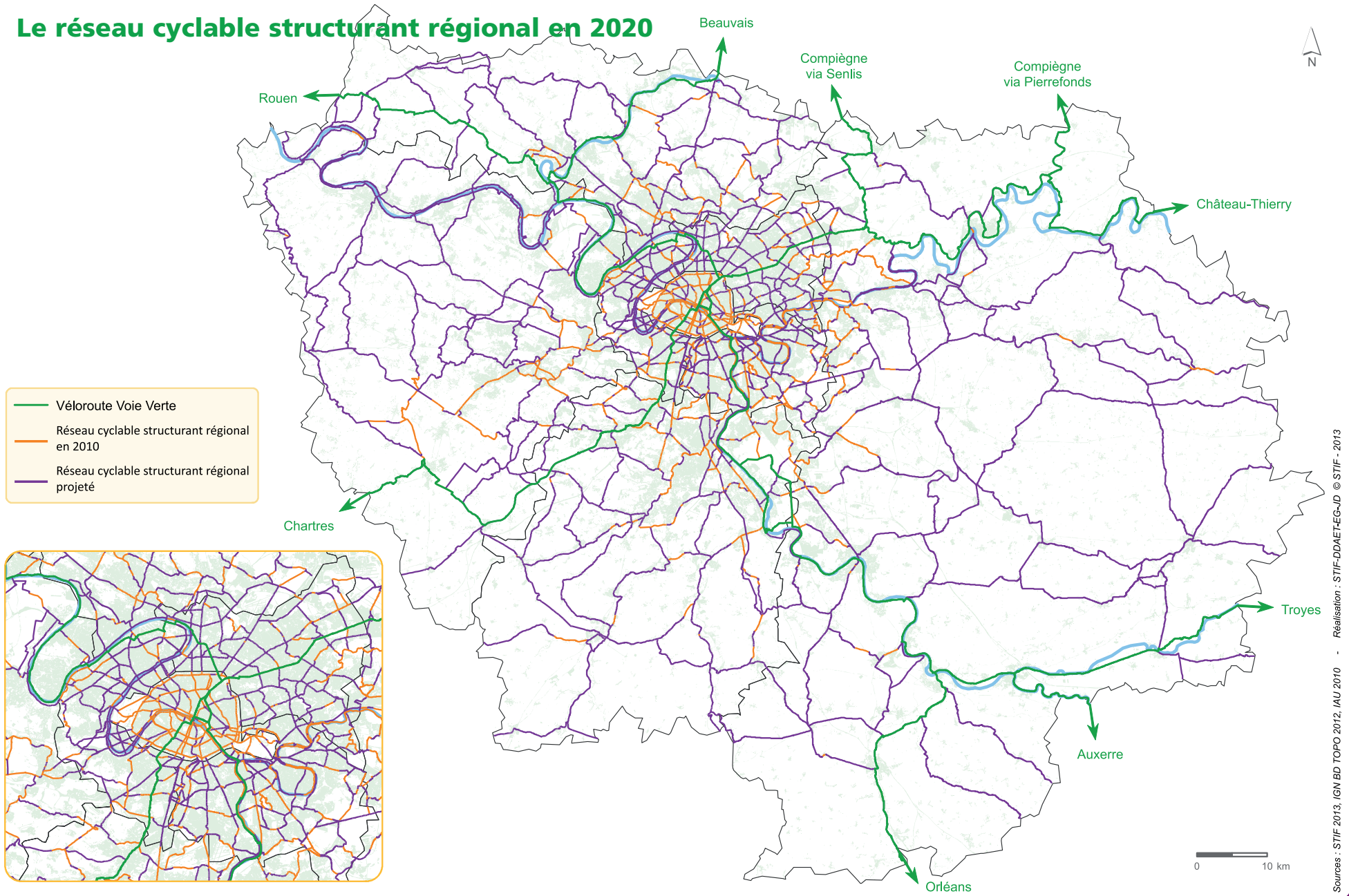
D'ici 2015 :

- Relier les pôles générateurs au réseau structurant.

D'ici 2020 :

- Compléter le réseau local de voirie cyclable dans les 3 km autour des pôles générateurs d'ici 2015, dans les 5 km d'ici 2020.

Le réseau cyclable structurant régional en 2020



Action 4.1 Rendre la voirie cyclable suite

3. Ouvrir les couloirs de bus aux vélos

L'ouverture des couloirs de bus aux vélos doit être envisagée lorsque les contraintes du réseau viaire ne permettent pas d'insérer à la fois des aménagements en faveur des bus et des aménagements cyclables (sauf si la vitesse de circulation est limitée à 30 km/h).

L'objectif est d'ouvrir le plus possible de couloirs de bus aux vélos en s'appuyant sur une étude systématique des possibilités d'ouverture tenant compte des caractéristiques des couloirs de bus. Il est entendu que l'ouverture des couloirs de bus aux vélos ne doit pas se faire au détriment des conditions de circulation des bus.

Afin de garantir la sécurité des cyclistes et la lisibilité des aménagements, la continuité des itinéraires sera privilégiée. Les tronçons de sites propres ouverts à la circulation des vélos devront être d'une longueur suffisante, et devront être jalonnés.

Après chaque ouverture de couloir aux vélos, sera réalisée une étude visant à analyser l'impact de cette mesure sur la circulation des bus, l'usage par les vélos et les conditions de sécurité.

Précision : l'ouverture des couloirs de bus aux deux-roues motorisés n'est pas envisagée. L'action 2.9 précise les conditions d'ouverture des couloirs de bus aux taxis.

Critères d'ouverture des couloirs de bus aux vélos

	Couloir de bus unidirectionnel		Couloir de bus bidirectionnel (axial ou latéral)
	Couloir non protégé (ligne discontinue)	Couloir protégé (dont couloir à contresens) (ligne continue ou séparation physique par bordure, même discontinue)	
Couloir étroit < 4,30 m en site unidirectionnel	OUI Mais plutôt à éviter si : – itinéraire en montée (pente > 7 %) – impossibilité avérée pour le bus de doubler (ex. : rue toujours congestionnée à l'heure de pointe)	NON Sauf si (hors couloirs à contresens) : – fréquence peu élevée (< 15 bus/h) – itinéraire en descente (pente > 3 %)	OUI Sauf si : – priorité aux feux empêchant absolument la prise en compte de vélos dans le cycle – hors agglomération uniquement, distance interstation élevée (plus de 500 m)
Couloir large > 4,30 m en site unidirectionnel	OUI	OUI Sauf si : – couloir unidirectionnel axial – priorité aux feux empêchant absolument la prise en compte de vélos dans le cycle – hors agglomération uniquement : distance interstation élevée (plus de 500 m)	
Passage contraint court	OUI quelles que soient les caractéristiques : pont, passage sous ouvrage, couloirs courts (< 150 m)		

Objectifs de réalisation

- Tous les couloirs de bus ouvrables doivent l'être d'ici 2015.

Financeurs

- Région
- Départements
- Communes
- EPCI

Responsables de mise en œuvre

La réalisation des itinéraires cyclables est de la responsabilité des gestionnaires de voirie. Les études systématiques de l'ouverture des couloirs de bus sont également de leur responsabilité, en collaboration avec les exploitants de lignes de bus. L'autorisation administrative de l'ouverture du couloir est du ressort du préfet de département ou du maire. La mise en œuvre des aménagements est de la responsabilité des gestionnaires de voirie concernés.

Les aménagements réalisés doivent être coordonnés

Il s'agit avant tout d'homogénéiser :

- la réalisation des itinéraires cyclables par les gestionnaires de voirie, de manière à aboutir à un ensemble d'itinéraires cohérents entre eux afin de faciliter les déplacements des cyclistes,
- le jalonnement mis en place.

Par ailleurs, les gestionnaires de voirie devront particulièrement s'impliquer dans l'entretien des aménagements cyclables existants, et leur éventuelle remise en état. Ce travail de coordination s'appuiera sur les guides techniques de réalisation des aménagements cyclables existant dans les départements. Ces guides seront labellisés « PDUIF » par la Région Île-de-France sur la base de leur conformité au code de la route et aux objectifs du PDUIF.

Un guide technique sur le jalonnement sera établi par la Région.

Action 4.2 Favoriser le stationnement des vélos

1. Mettre en place des dispositifs de stationnement vélo dans les pôles d'échanges

Tous les pôles d'échanges multimodaux franciliens doivent être équipés de dispositifs de stationnement vélo. Les équipements installés seront fonction des caractéristiques locales et de la typologie des pôles.

Outils de mise en œuvre

- La mise en place de ces équipements se fait en application des recommandations du Schéma Directeur du Stationnement Vélo en gares établi par le STIF.

Financeurs

- STIF
- Collectivités locales ou gestionnaires des gares



2. Réserver de l'espace pour le stationnement vélo sur l'espace public

- Prendre les arrêtés municipaux permettant la mise en application des prescriptions suivantes :

Sur le domaine public, une partie des places de stationnement sera réservée au stationnement des vélos dans les zones urbaines et à urbaniser des PLU (zones U et AU), et dans un rayon de 800 m autour des pôles d'échanges multimodaux cartographiés à l'action 2.5. Le ratio à appliquer est différent selon les territoires franciliens.

Les places réservées pour les vélos seront implantées de préférence à proximité des réseaux de transports en commun et des équipements. Il convient par ailleurs de privilégier pour les vélos les places de stationnement sur la chaussée situés aux abords des carrefours, les vélos ne constituant pas une obstruction visuelle.

Territoire	Paris	Cœur de métropole	Agglomération centrale	Agglomérations des pôles de centralité
Nombre de places de stationnement de véhicules particuliers à réserver au stationnement vélo	1 place sur 30	1 place sur 40	1 place sur 50	Selon les caractéristiques locales

On considère qu'un linéaire de 5 m (équivalent d'une place pour véhicule particulier) permet d'accueillir quatre à cinq vélos.

Objectifs de réalisation

Avant 2015 :

- Ces places réservées doivent être installées avant 2015.

3. Prévoir un espace dédié au stationnement vélo dans les constructions nouvelles

- Intégrer dans l'article 12 des PLU les normes et recommandations suivantes :

Ces normes et recommandations concernent les zones U et AU des PLU.

■ Recommandations

Les dispositifs de stationnement vélo doivent répondre aux caractéristiques suivantes :

- L'espace nécessaire au stationnement des vélos doit être clos et couvert.



- Cet espace est intégré au bâtiment ou constitue une entité indépendante, il doit être d'accès direct à la voirie ou à un cheminement praticable pour les vélos (sans obstacle, avec une rampe de pente maximale de 12 %).
- Les vélos doivent pouvoir être rangés sans difficulté et pouvoir être cadenassés par le cadre et la roue.
- L'usage du local doit être strictement limité aux vélos.
- Des surfaces pour remorques, vélos spéciaux, rangement de matériel (casques) ainsi que des prises électriques pour les vélos à assistance électrique pourront être réservées dans les locaux de stationnement vélo.

Pour les établissements scolaires, le nombre de places peut être modulé suivant le type d'établissement :

- écoles primaires : une place pour huit à douze élèves ;
- collèges et lycées : une place pour trois à cinq élèves ;
- universités et autres : une place pour trois à cinq étudiants.

4. Favoriser le stationnement des vélos à assistance électrique

Concernant le vélo à assistance électrique (VAE), l'existence d'une offre grand public constitue un atout supplémentaire pour promouvoir le déplacement à vélo, à condition toutefois de pouvoir proposer des stationnements vélos sécurisés, compte tenu du coût d'achat des VAE supérieur à celui d'un vélo standard.



■ Normes

Les normes proposées sont minimales, il appartiendra aux collectivités de s'investir plus avant en faveur du vélo en proposant des normes plus contraignantes.

- Habitat collectif* : 0,75 m² par logement pour les logements jusqu'à deux pièces principales et 1,5 m² par logement dans les autres cas, avec une superficie minimale de 3 m² ;
- Bureaux* : 1,5 m² pour 100 m² de surface de plancher.
- Activités, commerces de plus de 500 m² de surface de plancher, industries et équipements publics : a minima une place pour dix employés. On prévoira aussi, le stationnement des visiteurs.
- Établissements scolaires (écoles primaires, collèges, lycées, universités) : 1 place pour huit à douze élèves. Il est recommandé aux collectivités de suivre les recommandations visées ci-après pour adapter l'offre de stationnement vélo selon le niveau de l'établissement scolaire concerné.

* Conformément à l'arrêté du 20 février 2012 relatif à l'application des articles R. 111-14-2 à R. 111-14-5 du code de la construction et de l'habitation, pris pour application du décret du 25 juillet 2011 relatif aux installations dédiées à la recharge des véhicules électriques ou hybrides rechargeables dans les bâtiments et aux infrastructures pour le stationnement sécurisé des vélos.

Objectifs de réalisation

- Les PLU doivent être rendus compatibles avec le PDUIF dans les délais prévus par la réglementation.

Responsables de mise en œuvre

Planter de nouveaux dispositifs de stationnement vélo dans les pôles d'échanges

- La réalisation d'aménagement pour le stationnement vélo en gare relève de la responsabilité des collectivités territoriales. Les subventions du STIF seront soumises à l'application du Schéma Directeur du Stationnement Vélo en gare.

Réserver de l'espace pour le stationnement vélo sur l'espace public

- Il appartient aux communes (intercommunalité le cas échéant) de prendre les arrêtés municipaux nécessaires.
- La réalisation des places de stationnement vélo sur l'espace public est de la responsabilité des gestionnaires de voirie.

Prévoir un espace dédié au stationnement vélo dans les constructions nouvelles

- Il relève de la responsabilité des communes de modifier leurs documents d'urbanisme.

Financeurs

- STIF, pour les pôles d'échanges multimodaux
- Région, pour les lycées
- Départements, pour les collèges
- Communes et EPCI, pour les autres places de stationnement publiques.

Action 4.3 Favoriser et promouvoir la pratique du vélo auprès de tous les publics

1. Communiquer sur les aspects positifs de la pratique du vélo en milieu urbain et sensibiliser aux contraintes qui y sont liées

● Diffuser largement, auprès du grand public, un guide du cycliste urbain visant notamment à :

- mettre en valeur la pratique du vélo ;
- rappeler les règles de base d'une pratique du vélo en toute sécurité ;
- rappeler les devoirs du cycliste vis-à-vis des autres usagers.

● Sensibiliser, inciter et former à la pratique du vélo dans le cadre scolaire

L'école doit jouer un rôle dans l'apprentissage, par les enfants, de la pratique du vélo en milieu urbain. Cela peut passer par deux vecteurs :

- les programmes de formation prévus par l'Éducation nationale, soit dans le cadre des cours d'éducation physique et sportive, soit dans le cadre des sessions de sensibilisation à la sécurité routière ;
- les Plans de Déplacements d'Établissements Scolaires (*action 9.2*).

● Informer le grand public sur les bénéfices et les risques, pour la santé, de la pratique du vélo en Île-de-France.

● Communiquer sur les aménagements cyclables réalisés

Afin d'inciter les Franciliens à la pratique du vélo, les collectivités locales sont invitées à communiquer sur les travaux qu'elles réalisent et à produire tout document d'information à l'échelle locale (plans de la voirie cyclable sur support papier ou Internet).

2. Développer les écoles de vélo pour adultes

Certaines associations proposent un apprentissage du vélo aux adultes. Le développement de telles associations étant nécessaire à l'essor de la pratique du vélo, il est donc recommandé aux collectivités locales d'encourager leur activité.

Objectifs de réalisation

- Ces actions doivent être mises en œuvre dès que possible et s'inscrire dans la durée.

Responsables de mise en œuvre

- La Région acquiert les droits d'auteur du *Guide du cycliste urbain*, l'adapte à l'Île-de-France et le diffuse en collaboration avec les collectivités territoriales et la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUBicy).
- Les collectivités locales communiquent sur les aménagements cyclables réalisés. En concertation avec les établissements scolaires et associations de parents d'élèves, elles lancent et pilotent des PDES.
- Concernant la sensibilisation des enfants aux contraintes liées à la pratique du vélo en milieu urbain, un groupe de travail réunissant le ministère de l'Éducation nationale, la DRIEA (Direction de la stratégie et du développement durable), la Région et l'ARENE sera constitué afin de définir les mesures adéquates.
- L'Observatoire régional de la santé est responsable de la réalisation des études sur les bénéfices et les risques de la pratique du vélo en Île-de-France.



DÉFI 5 Agir sur les conditions d'usage des modes individuels motorisés

La voiture est le mode de déplacement le plus utilisé par les Franciliens. Sa souplesse et sa facilité d'utilisation ont conduit, pendant de nombreuses années, à fabriquer une ville qui lui est adaptée. Cependant, ce modèle a atteint ses limites car la voiture est la cause de nombreuses nuisances : insécurité routière, bruit, pollution et émissions de gaz à effet de serre.

39 % des déplacements des Franciliens sont réalisés en voiture (source : EGT 2010)



La congestion est récurrente parce qu'il n'est pas possible de construire suffisamment d'infrastructures routières pour y faire face : en milieu urbain, l'espace public est rare et coûteux, en milieu naturel, cela nuit à l'environnement.

L'essor des deux-roues motorisés⁶, particulièrement en cœur de métropole, est un phénomène marquant des dernières années qui pose de nouvelles questions, en particulier en matière de sécurité routière et de cohabitation avec les autres usagers de l'espace public.

Réduire l'usage des modes individuels motorisés est un des objectifs fixés par la loi aux PDU. Cet objectif doit s'appuyer sur une politique active pour développer et encourager l'usage des modes alternatifs (transports collectifs, marche, vélo), mais cela restera insuffisant ;

Les principes d'action retenus par le PDUIF

- De manière générale, limiter les nuisances dues à l'usage des modes individuels motorisés, et tout particulièrement améliorer la sécurité routière.
- Là où des alternatives à la voiture existent, limiter l'usage de cette dernière en agissant sur les leviers disponibles (stationnement, partage de la voirie plus favorable aux autres modes).
- Là où la voiture restera encore longtemps incontournable, développer les usages partagés de la voiture et mieux utiliser les capacités routières existantes.

il est aussi nécessaire d'agir sur les conditions d'usage de la voiture ou des deux-roues motorisés.

Améliorer l'éducation et la sécurité routières : un objectif à poursuivre et à intensifier

En Île-de-France, comme à l'échelle nationale, des progrès importants ont été constatés ces dernières années en matière de sécurité routière. Le nombre de tués sur les routes franciliennes a ainsi baissé de moitié (696 tués en 2001, 356 en 2010). On déplore toutefois encore un nombre très important de blessés hospitalisés plus de 24 heures : 5 162 en 2010 (source DRIEA), chiffre orienté à la baisse (bien que la modification intervenue en 2005 dans l'établissement des statistiques ne permette pas d'analyser des séries longues).

Pour les prochaines années, le PDUIF fixe un objectif ambitieux d'amélioration de la sécurité routière : réduire de moitié le nombre de tués et le nombre de blessés hospitalisés sur les routes et dans les rues franciliennes entre la période 2005-2009 et la période 2015-2019, suivant ainsi les orientations pour la sécurité routière fixées par la Commission européenne⁷.

⁶ Les vélos à assistance électrique ne sont pas considérés comme des deux-roues motorisés mais comme des vélos.

⁷ Vers un espace européen de la sécurité routière : orientations politiques pour la sécurité – communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions – juillet 2010.

L'atteinte de cet objectif repose sur la mobilisation de l'ensemble des acteurs concernés, mobilisation qu'il s'agit de poursuivre et d'intensifier (*action 5.1*).

Une grande part des accidents est causée par les comportements des usagers de la voirie, conduites à risque (en état d'alcoolémie, sous l'emprise de stupéfiants) mais aussi défaut de connaissance des risques ou de maîtrise de son véhicule. Il est nécessaire de faire évoluer les comportements en poursuivant les campagnes d'éducation routière (en milieu scolaire et en écoles de conduite), de sensibilisation et de formation, en particulier en direction des usagers vulnérables, et en ciblant les comportements à risque (*actions 4.3 et 5.1*).

De meilleurs contrôles du respect de la réglementation par les usagers sont aussi essentiels pour que les mesures mises en œuvre portent leurs fruits (*action 5.1*).

L'infrastructure routière, son aménagement ou ses règles d'exploitation reste encore source d'accidents ou aggrave leurs conséquences. L'abaissement des vitesses en ville (*action 3/4.1*) et l'aménagement des traversées d'agglomération dans l'espace rural (*action 5.1*) sont indispensables pour garantir la sécurité des piétons et des cyclistes. Aménager la voirie afin d'en limiter la dangerosité pour les deux-roues motorisés est aussi essentiel (*action 5.1*). Enfin, en certains points du réseau où l'on constate une accumulation d'accidents, la dangerosité de l'infrastructure est avérée ; il convient alors de modifier la configuration des lieux (*action 5.1*).

Une nouvelle politique routière fondée sur l'optimisation des réseaux existants et le développement de leur usage multimodal

Développer le réseau routier et surtout autoroutier a longtemps été une des priorités d'action des politiques de transport pour permettre l'écoulement des flux automobiles qui ne cessaient de croître. En Île-de-France, le maillage du réseau d'autoroutes et de voies rapides, constitué de radiales et de rocades, est désormais pratiquement abouti.

L'objectif du PDUIF vise à diminuer les déplacements individuels motorisés entre 2010 et 2020. Là où elles existent, les alternatives aux déplacements en voiture – via les transports collectifs ou par les modes actifs – doivent être privilégiées. En revanche, dans de nombreux territoires de l'Île-de-France, et en particulier dans les territoires peu denses, la voiture restera encore le mode de déplacement dominant.

Par ailleurs, dans sa configuration actuelle, le réseau souffre d'une congestion importante aux heures de pointe. On compte ainsi quatre à six heures de congestion quotidienne sur le réseau de voirie rapide francilien, principalement le matin, pour un total estimé à 700 000 heures.kilomètres de bouchons par an sur le réseau magistral. De plus, le réseau d'Île-de-France concentre à la fois des volumes de déplacement importants et une fréquence d'incidents particulièrement élevée : 17 000 incidents de trafic et 9 000 accidents sont ainsi recensés par an sur le réseau routier national.

La congestion génère du stress pour les automobilistes et, à cause des phénomènes d'arrêts – redémarrages, aggrave les nuisances environnementales (émissions de polluants ou de gaz à effet de serre).

L'optimisation du fonctionnement du réseau existant doit donc permettre d'améliorer la qualité de service offerte aux usagers et de limiter les impacts environnementaux.

Différents types de mesures d'exploitation doivent être mis en place avec, pour effet, la régulation du trafic ainsi que la diminution de la variabilité des temps de parcours et l'incertitude des usagers face à leurs conditions de déplacement (*action 5.4*). La régulation des flux apportera une plus grande constance du régime moteur et une baisse des phénomènes de freinage/accélération qui augmentent les émissions de polluants et de gaz à effet de serre des véhicules.

Compte tenu de la rareté de l'espace public, maximiser le potentiel des infrastructures autoroutières existantes est aussi indispensable. Cela implique une politique globale de gestion des infrastructures prenant en compte les transports collectifs, les taxis et le covoiturage (*actions 2.4, 2.9 et 5.5*).

Enfin, quelques compléments et nouveaux tronçons du réseau routier ainsi que de nouveaux franchissements de cours d'eau et de voies ferrées restent à réaliser au profit de tous les modes, en particulier pour réduire les grandes coupures urbaines, optimiser le fonctionnement du réseau ou assurer la desserte des plates formes logistiques multimodales. Des aménagements routiers restent également nécessaires pour mieux desservir les territoires où les transports collectifs n'apportent toutes les réponses aux besoins de mobilité (*action 5.4*).



L'effet de mesures d'optimisation de l'exploitation

La mise en service des voies auxiliaires sur le tronçon commun A4-A86 a permis, entre 2003 et 2005, un gain de 1,5 à 2 millions d'heures conduisant à une diminution des émissions de gaz à effet de serre et de polluants (40 % d'émissions de monoxyde de carbone CO et 85 % de dioxyde de soufre SO₂ en moins).

Les expérimentations déjà conduites en matière de régulation d'accès sur les bretelles d'accès à l'A86 entre A6 et A3, ainsi que sur des portions d'A6b et d'A4, ont permis une nette amélioration des conditions de circulation sans augmentation du trafic écoulé : diminution de 15 % des temps de parcours, augmentation des vitesses moyennes de 10 km/h et réduction de moitié de la plage horaire de vitesse inférieure à 30 km/h. Ces améliorations sont intervenues sans débordement du trafic sur les voies hors réseau magistral.

Source : INRETS - DIRIF

Les politiques de stationnement doivent jouer un rôle régulateur de l'usage des modes individuels motorisés

La plus ou moins grande facilité à garer son véhicule joue un rôle clé dans le choix du mode de transport. Les politiques de stationnement, en agissant sur la disponibilité

La loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles prévoit, dans son article 63, des dispositions particulières en matière de stationnement de véhicules sur voirie, et notamment l'institution de redevances de stationnement, dont le barème tarifaire (paiement immédiat et forfait de post-stationnement) est modulable par la collectivité.

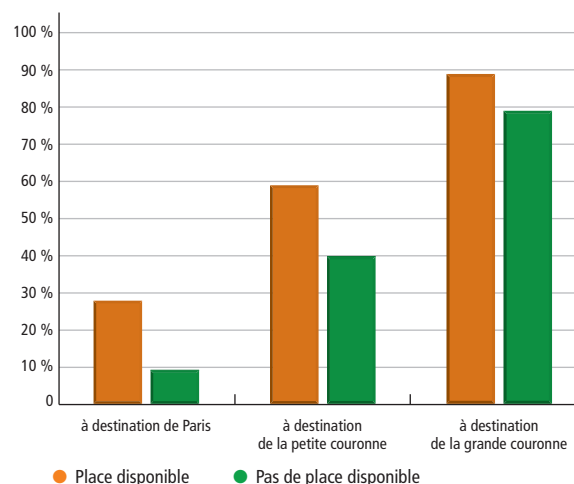
Ces dispositions, qui conduisent à une « dépenalisation » du stationnement sur voirie, ouvriront de fait une nouvelle étape dans les politiques de stationnement sur voirie des collectivités.

et le tarif des places publiques mais aussi sur le stationnement dans les espaces privés, sont un levier essentiel pour favoriser les changements de comportement lorsque des alternatives à l'usage de la voiture existent.

En Île-de-France, la plupart des communes du cœur de métropole ont mis en place une réglementation du stationnement sur la voirie, qu'il s'agisse de stationnement payant ou à durée limitée. Toutefois, même dans ces communes, le nombre de places réglementées reste relativement faible, de l'ordre de 15 % des places disponibles sur voirie. De plus, ces réglementations sont le plus souvent décidées dans le cadre d'une gestion locale de l'espace public plus que pour décourager l'usage de la voiture.

Les principes généraux retenus par le PDUIF en matière de politique de stationnement sont :

Part de la voiture dans les déplacements domicile-travail en fonction de la mise à disposition d'une place de stationnement par l'employeur



- permettre le stationnement des véhicules au domicile ;
- limiter l'usage de la voiture pour les déplacements pendulaires (entre le domicile et le travail) en fonction de la qualité de la desserte en transports collectifs ;
- limiter l'occupation de l'espace public par les véhicules en stationnement, notamment les deux-roues motorisés, sur les trottoirs.

Pour mieux gérer les conflits d'usage là où la demande de stationnement est forte et l'espace public limité, il convient :

- de mettre en place une réglementation adaptée du stationnement sur voirie (*action 5.1*) en particulier dans les centres-villes, les secteurs mixtes alliant quartiers résidentiels et activités, et les quartiers de gares ;
- de mettre en place une réglementation adaptée du stationnement le long des axes de transports collectifs de surface en allouant à ces derniers une part suffisante de l'espace public (*actions 1.1, 2.3 et 2.4*) afin de garantir leur vitesse et leur régularité ;
- d'offrir plus d'espaces de stationnement spécifiques aux deux-roues motorisés (*action 5.2 et 5.3*) pour éviter qu'ils n'encombrent les trottoirs.

Ces mesures ne pourront être efficaces qu'à condition d'en assurer l'application par une politique de contrôle rigoureuse (*action 5.2*).

Pour encourager l'utilisation des modes alternatifs à la voiture, les politiques de stationnement public sur et hors voirie sont bien évidemment un levier essentiel, mais pas suffisant puisqu'une grande partie des places de stationnement se situe dans les espaces privés. S'il n'est pas possible d'agir sur le stock de places exist-

tantes, il est en revanche possible d'intervenir lors de la construction de nouveaux bâtiments, par le biais des plans locaux d'urbanisme (PLU) dont les aspects normatifs s'imposent aux permis de construire (action 5.3). Il s'agit d'inscrire dans les PLU :

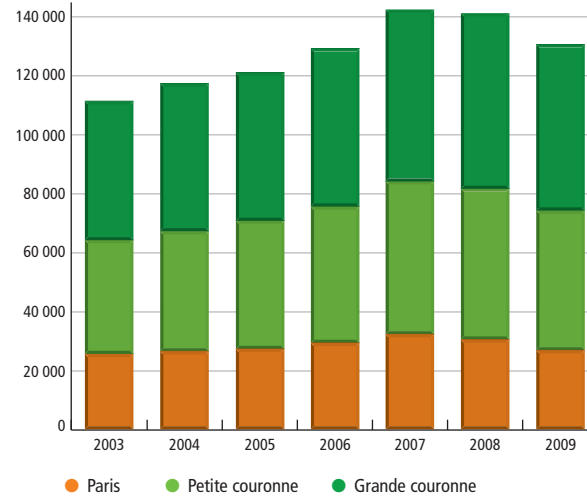
- pour les logements, des normes plancher fixant le nombre minimal de places à construire de manière réaliste afin de ne pas obliger à sur-dimensionner l'offre de stationnement résidentiel, ce qui engendre une sur-motorisation des ménages ;
- pour les bureaux et commerces, des normes plafond fixant le nombre maximal de places à construire afin d'orienter le choix du mode de transport pour se rendre à son travail vers les modes alternatifs à la voiture particulière.

Maîtriser le développement de l'usage des deux-roues motorisés

Les deux-roues motorisés sont devenus un fait de la mobilité urbaine. Ils connaissent un succès grandissant depuis plusieurs années : leur usage s'est fortement accru, en particulier dans Paris et en proche banlieue, là où la congestion automobile est forte.

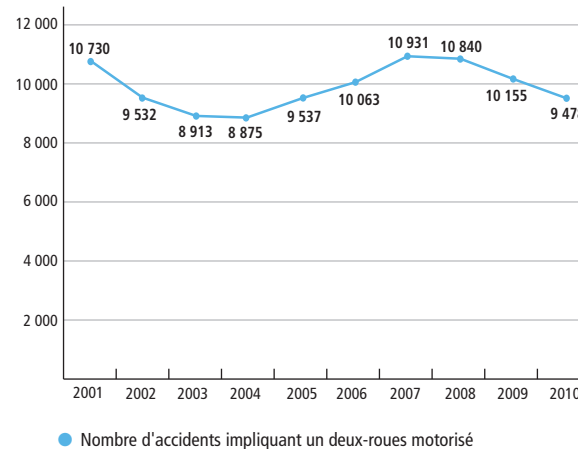
L'usage d'un deux-roues motorisé procure des avantages évidents pour son utilisateur : gain de temps de déplacement et frais d'usage moins élevés que pour une voiture. Cependant, ces avantages sont parfois acquis en s'affranchissant des règles de la prudence et du code de la route ; le risque, pour un usager d'un deux-roues motorisé, d'être tué ou blessé est ainsi sans commune mesure avec l'importance du trafic de ce type de véhicule dans la circulation générale.

Évolution des immatriculations de motocycles en Île-de-France



Source : MEEDDM, SOeS

Évolution de l'accidentalité francilienne des deux-roues motorisés sur la période 2001/2009



Source : Observatoire de l'insécurité routière, DRIEA

Près de 20% des déplacements des parisiens en modes individuels motorisés sont réalisés en deux-roues motorisés plutôt qu'en voiture (source : EGT 2010).

Améliorer la sécurité des usagers des deux-roues motorisés est donc la première priorité d'action. La formation, la sensibilisation mais aussi le contrôle sanction sont, en la matière, essentiels et primordiaux (action 5.1).

Le respect mutuel entre les conducteurs de deux-roues motorisés et les autres usagers de la voirie fait aussi parfois défaut. En outre, force est de constater que la ville et la rue n'ont pas été pensées pour les besoins très spécifiques des deux-roues motorisés. Ces derniers sont souvent garés sur les trottoirs, l'organisation de leur stationnement étant très en-deçà de celle du stationnement des voitures. Il est donc nécessaire de leur allouer, sur voirie ou en parcs, des espaces clairement identifiés pour éviter le stationnement illicite. Le stationnement doit aussi être considéré comme un levier régulateur de l'usage des deux-roues motorisés au même titre qu'il l'est pour la voiture, et l'instauration du stationnement payant est nécessaire en zone dense (action 5.2).

Sur le plan environnemental, les deux-roues motorisés sont moins émetteurs de gaz à effet de serre que les voitures, en particulier ceux adaptés à la circulation urbaine, du fait principalement de leur poids plus faible. Ils sont en revanche de plus gros émetteurs d'oxydes de carbone (CO) et d'hydrocarbures (HC), ce qui s'explique par un décalage de sévérité entre les normes qui s'appliquent à ces deux catégories de véhicules. Enfin, le bruit qu'ils engendrent est mal accepté par les riverains. Dans l'attente de nouvelles normes sur les émissions de polluants, encourager l'usage de deux-roues motorisés électriques permet de s'affranchir d'une partie de ces nuisances.



Possession et usage de la voiture : encourager un nouveau rapport à l'automobile

Le covoiturage et l'autopartage modifient le rapport à l'automobile, et en particulier à sa possession, en déconnectant l'usage d'une voiture de sa propriété.

Leur développement dans les prochaines années doit permettre de :

- réduire le nombre de voitures en circulation pour limiter les nuisances environnementales mais aussi pour réduire le besoin en infrastructures, qu'il s'agisse de routes ou d'espaces de stationnement ;
- partager le coût d'usage d'un véhicule entre plusieurs personnes. Cet objectif prend désormais tout son sens dans un contexte de raréfaction des énergies fossiles et d'augmentation attendue du coût des carburants dans les prochaines années.

Ce développement doit s'envisager en complémentarité avec les transports collectifs et non pas en concurrence.

En Île-de-France, jusqu'à présent, la promotion du covoiturage s'est principalement faite via les plans de déplacements d'entreprise (*action 9.1*) et il convient de poursuivre cet effort. En parallèle, de nombreux prestataires ont développé des logiciels et des sites Internet permettant de mettre en contact les covoitureurs potentiels (*action 5.5*). Ces mesures doivent évidemment être encouragées.

D'autres leviers au développement du covoiturage, non encore explorés en Île-de-France, doivent être mis en place (*action 5.5*) :

- donner aux covoitureurs des avantages pour leur stationnement dans les parcs relais ;
- faciliter le regroupement des covoitureurs par la réalisation d'aires de covoiturage ;
- donner aux véhicules de covoitureurs des avantages dans la circulation sur le réseau magistral.

L'article 52 de la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles définit le covoiturage et l'autopartage dans les articles suivants :

- Article L. 1231-1-14 (autopartage)

« L'activité d'autopartage est la mise en commun d'un véhicule ou d'une flotte de véhicules de transport terrestre à moteur au profit d'utilisateurs abonnés ou habilités par l'organisme ou la personne gestionnaire des véhicules. Chaque abonné ou utilisateur habilité peut accéder à un véhicule sans conducteur pour le trajet de son choix et pour une durée limitée. » Pouvoir disposer d'une voiture lorsque cela est nécessaire (déplacement le soir, nécessité de transporter des objets lourds ou encombrants, etc.) sans la posséder incite à un usage plus raisonné de la voiture.

- Article L. 1231-15 (covoiturage)

« Le covoiturage est l'utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur non professionnel et un ou plusieurs passagers majeurs pour un trajet commun. » C'est une pratique assez peu répandue en Île-de-France : le nombre moyen de personnes par véhicule s'élevait, en 2010, à 1,05 pour les transports domicile-travail, et 1,3 pour les déplacements tous motifs (*source EGT 2010*).

Pour développer l'autopartage, trois leviers majeurs (*action 5.6*) sont identifiés :

- la disponibilité de places de stationnement réservées (de préférence sur voirie),
- la visibilité et la proximité du service pour les usagers (qui passent notamment par la possibilité de stationner sur voirie),
- une communication d'ampleur régionale en direction des usagers.

L'autopartage peut jouer un rôle important dans le développement des nouveaux véhicules urbains : les organismes mettant à disposition des flottes de véhicules partagés devront le plus possible proposer des véhicules à faible impact environnemental.



● Résorber les principaux lieux d'accumulation d'accidents

En certains points du réseau de voirie (sites ou itinéraires), on constate une forte concentration d'accidents ou des accidents d'une gravité particulièrement importante. Ces lieux d'accumulation sont identifiés dans la plupart des documents généraux d'orientation établis à l'échelle départementale.

Cependant, les critères d'identification diffèrent d'un département à l'autre, empêchant ainsi la mise en place d'un suivi à l'échelle régionale. Il conviendra donc d'harmoniser les méthodes d'identification dans le cadre du suivi de la mise en œuvre du PDUIF.

Pour chaque maître d'ouvrage concerné, il s'agira de mettre en œuvre un plan d'action permettant de résorber les principaux lieux d'accumulation, et notamment d'intégrer systématiquement leur traitement lors des travaux de maintenance et des projets touchant à l'infrastructure.

3. Baisser les limitations de vitesse de circulation en zone urbaine

Pour éviter les accidents ou en limiter la gravité, baisser la vitesse de circulation en zone urbaine est indispensable. Les mesures préconisées sont présentées à l'*action 3/4.1*.

4. Contrôler le respect des règles de circulation

Le contrôle est essentiel pour garantir le respect des règles de circulation par tous les usagers. Afin de le rendre plus efficace, il s'agit de :

- Cibler les actions de contrôle sur les enjeux de sécurité routière propres à chaque territoire francilien ;
- Accroître la probabilité pour un usager d'être contrôlé sur les routes, notamment par le déploiement des systèmes de contrôle sanction automatisés.

Responsables de mise en œuvre

Coordination à l'échelle régionale et départementale

- L'État est responsable de la coordination des actions en matière de sécurité routière qui est assurée par la préfecture de police et les services déconcentrés de l'État dans chaque département.
- Dans chaque département, le document général d'orientation (DGO), basé sur l'analyse de l'accidentologie locale, définit les axes prioritaires de lutte contre l'insécurité routière. Ce document de référence pour la mise en œuvre de la politique locale est établi de manière partenariale.
- Des plans annuels, les plans départementaux d'actions de sécurité routière, permettent la mise en œuvre concrète des actions du DGO.
- La préfecture de police est chargée des opérations de régulation de la circulation et de missions de sécurité routière sur le réseau défini par arrêté ministériel du 23 juin 2010.

À l'échelle locale, les référents sécurité routière

- Afin de mener à bien les actions de sécurité routière au niveau local, les communes, les EPCI et les établissements scolaires sont invités à nommer et former un référent sécurité routière dont le rôle consiste à :
 - diffuser des informations relatives à la sécurité routière,
 - être le correspondant privilégié des services de l'État et des autres acteurs locaux,
 - contribuer à la prise en charge de la sécurité routière dans les différents champs de compétence de la collectivité (pour les référents des collectivités).

5. Améliorer la sécurité des passages à niveau

Les actions en cours, de suppression de passages à niveau préoccupants par la réalisation de franchissements routiers dénivelés du réseau ferré d'une part, et de sécurisation des abords des passages à niveau existants d'autre part, seront poursuivies.

- Les référents sécurité routière sont déclarés auprès des services de l'État en charge de la coordination sécurité routière par département.

Actions sur l'infrastructure

- Les gestionnaires de voirie (État, départements, communes ou EPCI selon la domanialité des voiries) sont responsables de la mise en œuvre de ces actions.
- Les projets doivent être élaborés en concertation avec l'ensemble des collectivités concernées ainsi que les associations représentatives compétentes (sécurité routière, usagers piétons, cyclistes...) et les riverains concernés.

Sensibilisation/formation

- Les collectivités locales et les associations sont aussi acteurs dans la mise en place locale des actions de sensibilisation et de communication.
- L'Éducation nationale est un acteur majeur de la formation en milieu scolaire.
- Les entreprises ont aussi un rôle à jouer dans le milieu professionnel.

Sécurisation des passages à niveau :

- RFF, Etat, Région, départements, communes et EPCI

Financeurs

- État
- Région Île-de-France
- Départements
- Communes et EPCI

Action 5.2 Mettre en œuvre des politiques de stationnement public au service d'une mobilité durable

1. Renforcer la gestion du stationnement sur voirie

Mieux réglementer le stationnement sur voirie

La réglementation du stationnement sur voirie doit être adaptée en fonction :

- du niveau de la demande de stationnement par rapport à l'offre de stationnement, et donc de l'intensité des conflits d'usage constatés sur la voirie ;
- de la qualité globale de l'offre de transports collectifs.

En conséquence, les principes à mettre en place en matière de réglementation du stationnement sur voirie sont différenciés selon les territoires franciliens et tiennent compte de la morphologie urbaine des communes, de la qualité de la desserte en transports collectifs et des types de quartiers au sein d'une commune.

Les principes de tarification à mettre en œuvre ainsi que le niveau de cette tarification seront appréciés au regard des enjeux locaux.

Ces principes seront mis en place progressivement.



Principes de réglementation du stationnement sur voirie à mettre en œuvre selon les territoires franciliens et les quartiers

Guide de lecture du tableau :

- **Stationnement payant (...)** signifie que le stationnement doit être rendu payant.
- **Réglementation (...)** signifie qu'une réglementation doit être mise en place, qu'il s'agisse de stationnement payant ou d'une zone bleue (ou autre).
- **Pertinence d'une réglementation à définir localement, en fonction des conflits d'usage** : signifie que la commune doit apprécier la pertinence de mettre en place un stationnement payant ou une zone bleue (ou autre).

Secteur commercial (dont centre-ville)		Stationnement payant rotatif ou mixte visiteurs/résidents	Réglementation rotative ou mixte résidents/visiteurs	Pertinence d'une réglementation à définir localement, en fonction des conflits d'usage
Secteur gare rencontrant des conflits d'usage	Stationnement payant rotatif ou mixte visiteurs/résidents	Réglementation visant à orienter le stationnement des usagers des transports collectifs vers les parcs relais		
Secteur mixte résidentiel et activités		Réglementation visant à favoriser le stationnement des résidents par rapport à celui des actifs	Pertinence d'une réglementation à définir localement, en fonction des conflits d'usage	
Secteurs purement résidentiels	Pertinence d'une réglementation à définir localement, en fonction des conflits d'usage			
Autres secteurs	Pertinence d'une réglementation à définir localement, en fonction des conflits d'usage			

L'instauration de conditions de stationnement préférentielles pour les résidents doit s'accompagner d'un zonage visant à éviter de favoriser les déplacements intracommunaux (domicile-travail notamment).

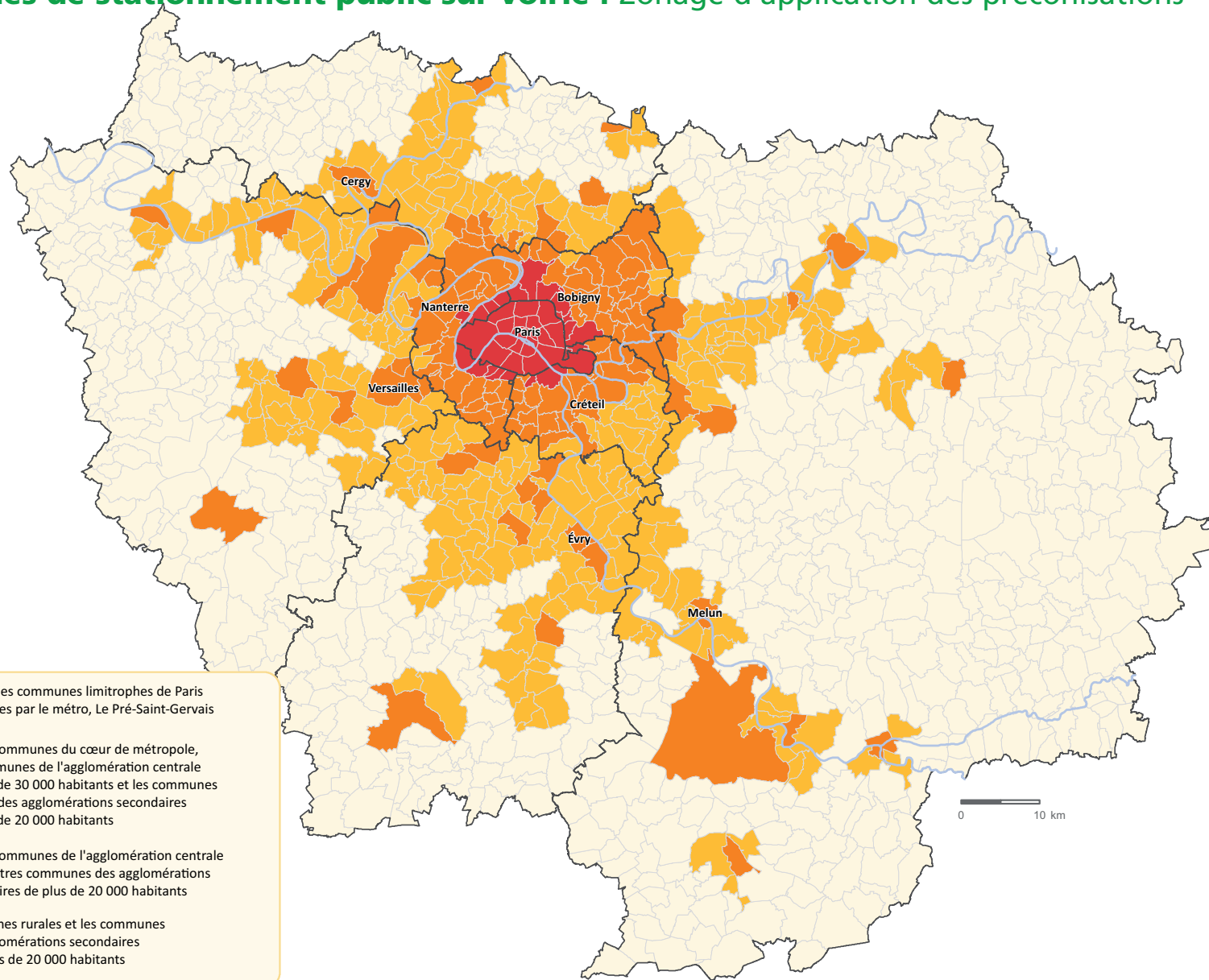
Principes spécifiques en relation avec la desserte en transports collectifs :

- mettre en place une réglementation du stationnement le long des lignes de tramway, de T Zen et de Mobilien ;

- lors de la réalisation de projets de transports collectifs structurants (projets de RER, trains de banlieue, métro, tramway, T Zen), étudier la cohérence de la politique de stationnement public au regard de l'amélioration de la qualité de desserte en transports collectifs. Les principes de réglementation du stationnement public évolueront si nécessaire. Ces mesures seront incluses dans les chartes en lien avec les projets de transports collectifs prévues par l'action 1.1.



Politiques de stationnement public sur voirie : Zonage d'application des préconisations



Sources : STIF 2013, SDRIF 2010, IGN, BD TOPO 2009 - Réalisation : STIF-DDAET-EG-JD © STIF - 2013

- identifiant les conflits d'usage, le niveau de contrainte sur le stationnement et les réserves de capacité éventuelles dans l'offre privée ;
- intégrant les objectifs d'aménagement de voirie aux abords du projet ;
- comprenant des indications financières sur la rentabilité du projet et le coût éventuel à assumer par la collectivité.

Ce document constituera une pièce du dossier de concertation publique.

● Orienter les conditions d'exploitation des parcs publics existants pour une mobilité plus durable

Dans les parcs publics de centre-ville existants, les communes et intercommunalités veilleront – à l'occasion du renouvellement du contrat d'exploitation pour les parcs où l'exploitation a été confiée à un exploitant dont la rémunération dépend du niveau de recettes, et au plus tard le 1^{er} janvier 2016 pour les autres – à :

- supprimer les abonnements ne permettant le stationnement que la nuit et les week-ends ;
- mettre en place des tarifs préférentiels d'abonnement pour les résidents (par exemple, abonnement à tarif préférentiel pour les personnes résidant à proximité du parking sans limitation de durée, abonnement visant à favoriser une utilisation modérée du véhicule avec des tarifs « petit rouleur ») ;

- favoriser les dispositifs de services à la mobilité visant à encourager le covoiturage, l'autopartage et les véhicules propres.

● Mettre en place un abonnement et un espace d'accueil spécifiques pour les deux-roues motorisés

L'espace d'accueil comprendra au minimum :

- pour Paris, les communes limitrophes de Paris desservies par le métro et Le Pré-Saint-Gervais : un emplacement pour vingt places destinées aux voitures ;
- dans les autres communes : un emplacement pour cinquante places destinées aux voitures ;
- dans tous les cas : au moins dix emplacements.

3. Encadrer la création, l'extension et la rénovation des parcs relais

Le parc relais est un parc de stationnement pour véhicules particuliers situé à proximité d'une gare ou d'une station de métro et conçu pour inciter les automobilistes à utiliser les transports publics.

Adopté par le STIF, le Schéma directeur des parcs relais (SDPR) fixe :

- les critères permettant de juger de l'opportunité de mettre en place un parc relais aux abords des pôles du réseau de transports collectifs ;

- un référentiel des niveaux de service à mettre en œuvre dans les parcs relais (signalétique, accueil/information, sécurité, propreté, tarification) ;
- les principes de tarification à appliquer dans les parcs relais.

Les parcs qui respectent ces préconisations sont labellisés « parcs relais » par le STIF et bénéficient de ce fait de subventions pour leur création, leur extension ou leur rénovation.

● Création ou extension de parcs relais

Le développement de l'offre de stationnement en parcs relais est conditionné par une étude d'opportunité et de dimensionnement. La création d'offres supplémentaires n'est opportune que :

- dans les secteurs les plus éloignés du cœur de métropole où la voiture est le principal – et parfois le seul – mode de déplacement permettant d'accéder aux gares. Il s'agit des gares situées en zones 5 des abonnements Navigo des abonnements Navigo appartenant à la catégorie « pôles d'accès au réseau ferré » (cf. action 2.5) ;
- dans les zones 3 et 4, pour les grands pôles de correspondance et les pôles de desserte des cœurs de territoire, à condition que la création de places de stationnement ne soit pas susceptible de concurrencer ou perturber le fonctionnement des autres modes d'accès aux gares, en premier lieu le bus.



Action 5.3 Encadrer le développement du stationnement privé

1. Prévoir, dans les bâtiments d'habitation, une offre de stationnement dédiée aux voitures particulières qui soit adaptée aux besoins

● Inclure, dans les plans locaux d'urbanisme, des normes de stationnement pour les opérations de logement

■ Encadrement des normes plancher

Dans les plans locaux d'urbanisme sont inscrites des normes minimales de places de stationnement à réaliser au sein des opérations de logements. Il s'agit d'éviter que ces normes plancher soient trop fortes par rapport au taux de motorisation réel des ménages, ce qui conduirait à réaliser un nombre trop important de places par application de l'obligation fixée dans le PLU.

Il est à noter que puisqu'il s'agit de normes plancher, les promoteurs pourront créer autant de places de stationnement qu'ils le jugent nécessaire.

La valeur de la norme plancher à inscrire dans les plans locaux d'urbanisme diffère selon les communes. Elle ne pourra exiger la création d'un nombre de places de stationnement supérieur à 1,5 fois le niveau moyen de motorisation des ménages constaté dans la commune (selon les derniers résultats disponibles du recensement de la population lors de la révision du PLU).

La norme de production des places s'entend pour l'ensemble des véhicules individuels motorisés ; elle inclut notamment le stationnement des deux-roues motorisés.

Exemple :

Dans une commune, le taux de motorisation constaté est de 1,2 voiture par ménage.

La norme plancher qui devra être inscrite au plan local d'urbanisme doit être inférieure ou égale à $1,2 \times 1,5 = 1,8$ voiture par logement. On pourra donc, par exemple, retenir 1,6 place de stationnement par logement, mais pas 1,9 place. Les promoteurs devront alors construire au minimum 1,6 place de stationnement par logement.

■ Normes qualitatives

Concernant les bâtiments neufs à usage principal d'habitation de plus de deux logements disposant d'un parc de stationnement clos et couvert, ce parc doit être alimenté en électricité pour permettre la recharge des véhicules électriques ou hybrides rechargeables conformément au décret n° 2011- 873 du 25 juillet 2011.

Le nombre minimum de places à équiper se calcule par rapport à la plus petite des valeurs suivantes :

- soit la totalité des emplacements exigés par le document d'urbanisme, s'il prévoit moins d'une place par logement ;
- soit la totalité des emplacements représentant en moyenne une place par logement, majorée du nombre de places exigées pour d'autres usages que le logement.
Les places desservies sont soit des places individuelles, soit un espace commun.

2. Limiter l'espace de stationnement dédié aux voitures particulières dans les bâtiments de bureaux



● Inclure, dans les plans locaux d'urbanisme, des normes plafond de stationnement pour les opérations de bureaux

Les plans locaux d'urbanisme fixent un nombre maximum de places de stationnement à réaliser lors de la construction d'opérations de bureaux. Il s'agit ainsi de limiter le nombre de places de stationnement à disposition afin d'orienter le choix du mode de transport pour se rendre à son travail vers les modes alternatifs à la voiture particulière.

Puisqu'il s'agit d'une norme plafond, les promoteurs ne peuvent pas la dépasser.



■ Normes quantitatives

La valeur de la norme plafond à inscrire dans les plans locaux d'urbanisme diffère selon les communes et à l'intérieur des communes. Elle tient compte en effet de la proximité à une desserte par les réseaux de transports collectifs structurants.

Les valeurs indiquées dans le tableau page 151 sont des valeurs maximales de normes plafond. Si elles le souhaitent, les communes peuvent donc fixer des valeurs plus contraignantes.

La norme de production des places s'entend pour l'ensemble des véhicules motorisés individuels ; elle inclut notamment le stationnement des deux-roues motorisés.

Si un même secteur est concerné par plusieurs normes du tableau, il convient de retenir la norme la plus restrictive.

Action 5.3 Encadrer le développement du stationnement privé suite

Zonage SDRIF affiné	Dispositions proposées dans les opérations de bureaux	Taux de venue en voiture correspondant	Type d'outil	Légende
Du 1 ^{er} au XI ^{ème} arrondissement de Paris	Il ne pourra être construit plus de 1 place pour 300 m ² Sdp	9 % max	Norme plafond	
Du XII ^{ème} au XX ^{ème} arrondissement de Paris	Il ne pourra être construit plus de : – 1 place pour 200 m ² Sdp à moins de 500 m de deux points (ou plus) de desserte par deux lignes différentes structurantes de TC – 1 place pour 90 m ² Sdp à moins de 500 m d'un point de desserte TC structurante – 1 place pour 70 m ² Sdp à plus de 500 m d'un point de desserte TC structurante	14 % max 30 % max 40 % max	Norme plafond	
Communes limitrophes de Paris comportant au moins une station de métro, Pré-Saint-Gervais	Il ne pourra être construit plus de : – 1 place pour 90 m ² Sdp à moins de 500 m d'un point de desserte TC structurante – 1 place pour 70 m ² Sdp à plus de 500 m d'un point de desserte TC structurante	30 % max	Norme plafond	
		40 % max	Norme plafond	
Autres communes du cœur de métropole	Il ne pourra être construit plus de : – 1 place pour 60 m ² Sdp à moins de 500 m d'un point de desserte TC structurante – 1 place pour 50 m ² Sdp à plus de 500 m d'un point de desserte TC structurante	45 % max	Norme plafond	
		55 % max	Norme plafond	
Agglomération centrale	À moins de 500 m d'un point de desserte de TC structurante, il ne pourra être construit plus d'une place pour 45 m ² Sdp	60 % max	Norme plafond	
	Au-delà d'un rayon de 500 m d'un point de desserte de TC structurante, les différents documents d'urbanisme ne pourront exiger la construction de plus d'une place pour 55 m ² Sdp	50 % min	borne à la norme plancher	
Agglomérations des pôles	Les différents documents d'urbanisme ne pourront exiger la construction de plus d'une place pour 55 m ² Sdp	50 % min	borne à la norme plancher	
Bourgs, villages et hameaux	Les différents documents d'urbanisme ne pourront exiger la construction de plus d'une place pour 55 m ² Sdp	50 % min	borne à la norme plancher	

Normes qualitatives

Les nouvelles constructions à destination de bureaux équipées de places de stationnement individuelles couvertes ou d'accès sécurisé devront au moins comporter les gaines techniques, câblages et dispositifs de sécurité nécessaires à l'alimentation d'une prise de recharge pour véhicule électrique ou hybride rechargeable et permettant un comptage individuel, conformément au décret n° 2011- 873 du 25 juillet 2011. Ces équipements devront concerner au moins 10 % des places, valeur calculée par rapport à la totalité des places de stationnement destinées aux véhicules automobiles exigées par les documents d'urbanisme, avec un minimum d'une place.

Sont considérées comme des points de desserte par des lignes de transports collectifs (TC) structurantes les gares desservies par des lignes de RER ou de trains de banlieue, et les stations de métro, de tramway et de T Zen.

Cette disposition s'étend aux futures lignes de transports collectifs structurantes, dès lors que les mesures de sauvegarde pour la réalisation de ces lignes ou de ces gares ont été instaurées par une décision de l'autorité compétente visant à engager la réalisation de l'opération.

3. Permettre la mutualisation du stationnement

Dans un souci d'économie de construction de parcs de stationnement supplémentaires, les plans locaux d'ur-

banisme et tout document en tenant lieu doivent prévoir une clause visant à permettre la mutualisation dans le cadre de vastes projets d'urbanisation, les éco-quartiers et nouveaux quartiers urbains en particulier.

Objectifs de réalisation

- Ces actions sont à mettre en œuvre dès que possible et doivent s'inscrire dans la durée.

Responsables de mise en œuvre

- Les plans locaux d'urbanisme doivent être mis en compatibilité avec le PDUIF dans un délai de trois ans après son approbation.

Les voies visées par ces mesures sont celles du réseau magistral et les principales routes départementales.

Il s'agit de développer et pérenniser les systèmes d'exploitation et d'information des usagers : le système SIRIUS sur le réseau routier national, et les dispositifs centralisés (GERFAULT, PARCIVAL, SITER) sur les réseaux départementaux :

- réguler les carrefours en temps réel, en complétant le réseau de communication en fibre optique ;
- prioriser le passage aux carrefours des lignes de transports collectifs ;
- mieux coordonner la gestion du trafic d'un territoire à l'autre en assurant les échanges d'informations entre les systèmes d'exploitation des réseaux magistral et structurant ;
- améliorer l'information fournie aux usagers du réseau routier en diffusant, via les panneaux à messages variables et sur Internet, de l'information sur les niveaux de trafic, les accidents, les événements, les temps de parcours en temps réel et les perturbations météorologiques.

3. Optimiser la capacité du réseau existant en l'adaptant en temps réel

Il s'agit d'optimiser l'utilisation des infrastructures existantes par des mesures ponctuelles d'exploitation qui permettent d'adapter l'offre à la demande en temps réel.

Ces projets visent à réduire et surtout fiabiliser les temps de parcours, diminuer la pollution, améliorer la sécurité (en particulier dans les tunnels), et ce sans provoquer pour autant l'appel d'air que peut représenter la création d'une nouvelle infrastructure. Ils présentent ainsi une forte rentabilité socioéconomique car ils permettent, pour un coût modeste, un bénéfice socioéconomique et environnemental très important.

Il s'agit notamment de déployer, sur le réseau magistral, des aménagements statiques ou dynamiques de l'infrastructure permettant de moduler le nombre de voies de circulation ou la limitation de vitesse des usagers ; il s'agit également d'imposer ponctuellement une vitesse limite plus faible que la limite réglementaire, et ainsi d'homogénéiser les vitesses pratiquées notamment entre poids lourds et véhicules légers. Cette forme de régulation est aujourd'hui fréquemment utilisée en été pour diminuer la pollution de l'air.

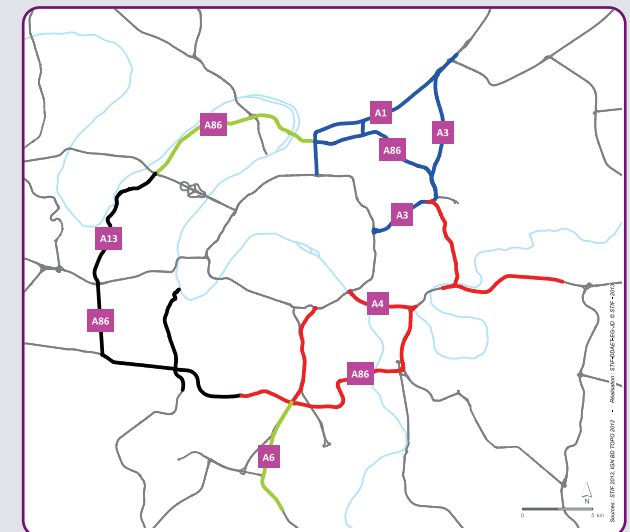
Ces mesures seront mises en place sur certains tronçons du réseau qui font l'objet de points de congestion récurrente. Sur le réseau routier national, les points noirs pouvant, après analyse, être traités en priorité sont :

- l'optimisation de l'écoulement du trafic de Chilly-Mazarin à Savigny-sur-Orge sur l'A6, en particulier par l'amélioration des voies d'insertion et le traitement des rampes ;
- la gestion dynamique de l'affectation de l'A6b vers l'A6 et du divergent avec l'A10 ;
- l'insertion de l'A86 sur l'A6b ;

- l'aménagement du confluent A10/A126/RD444 ;
- l'A86 entre la RD42 et le Pont de Nogent (mise en place d'une gestion dynamique) ;
- l'insertion de l'A1 (dans le sens province vers Paris) sur le boulevard périphérique extérieur.

4. Poursuivre le déploiement de la régulation d'accès sur le réseau magistral

La régulation du trafic sur les bretelles d'accès permet d'insérer dans les meilleures conditions possibles les véhicules entrant dans le flux de véhicules circulant sur une voie rapide. Lorsque la circulation est dense sur une bretelle, les véhicules entrants sont arrêtés quelques instants sur celle-ci grâce à un feu tricolore. Ils peuvent ensuite s'insérer dans un trafic fluide sans provoquer de ralentissements.



Action 5.4 Optimiser l'exploitation routière pour limiter la congestion routière suite

Les bretelles d'accès à l'A86 entre A6 et A3 ainsi que des portions d'A6b et d'A4 sont déjà équipées de ce dispositif depuis 2007 (en rouge sur la carte). Ces mesures seront poursuivies sur les bretelles d'insertion du réseau magistral :

- 14 bretelles pour la maille ouest (N118, A13 et A86) en noir ;
- 23 bretelles pour la maille A1-A3 en bleu ;
- 16 bretelles pour A86 (entre A1 et A14) et A6 sud en vert.

5. Améliorer la coordination entre gestionnaires de voirie lors des chantiers sur les réseaux structurant et magistral

Les chantiers et incidents affectant les réseaux de voirie magistral et structurant perturbent l'exploitation routière, donc le service offert aux usagers. Sous l'égide du Centre régional d'information et de coordination routière (CRICR), il s'agit ainsi de renforcer et de conforter l'organisation coordonnée des différents gestionnaires de voirie :

- recenser les chantiers importants à moyen terme sur le réseau structurant ;
- évaluer les restrictions de circulation probables :
 - identifier des itinéraires de délestage,
 - vérifier la cohérence avec les restrictions et mesures prévues sur le réseau magistral ;
- détecter des incohérences éventuelles ;
- proposer des actions de coordination.

Objectifs de réalisation**D'ici à 2015 :**

- rénovation des systèmes d'exploitation des réseaux de voirie des départements de petite couronne et du réseau de voirie rapide urbaine non concédé.

D'ici à 2015 :

- mise en place des mesures d'exploitation routière sur l'A86 et l'A13.

D'ici à 2020 :

- amélioration de l'interopérabilité entre systèmes.

**Financeurs**

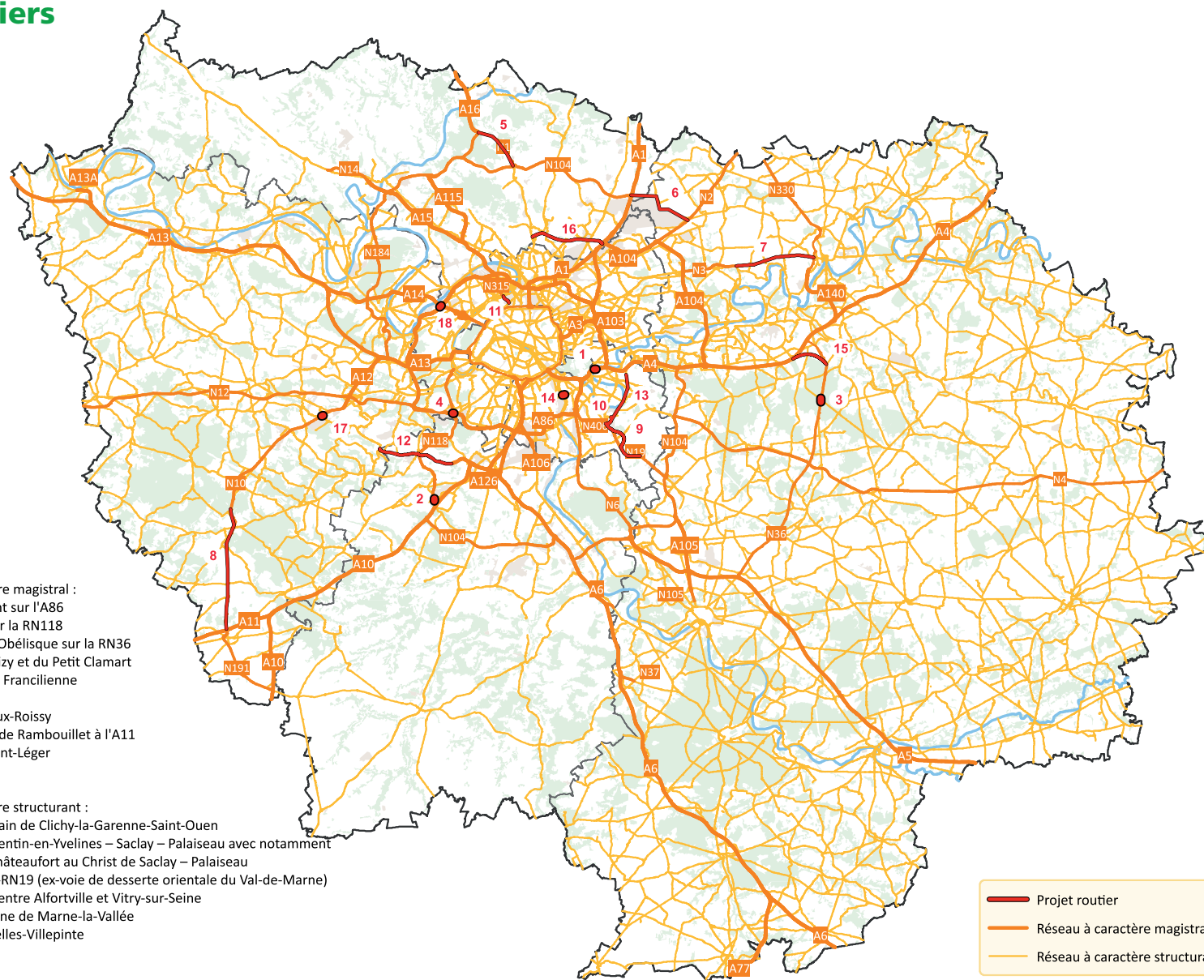
- Départements
- STIF
- Région Île-de-France
- État

Modalités de financement

- La mise en œuvre des projets de rénovation et d'amélioration des systèmes d'exploitation routière et de leur interopérabilité relève des gestionnaires de voirie.
- La mise en œuvre des projets de développement des outils innovants d'exploitation routière relève principalement de la DRIEA dans le cadre des programmes de modernisation des itinéraires routiers (PDMI).
- Le STIF participe financièrement à l'équipement des bus en dispositifs embarqués de détection aux feux, permettant la mise en place d'un système de priorité pour bus.
- Le STIF et la Région participent financièrement à l'équipement des contrôleurs de carrefours en dispositifs de détection des bus, permettant un système de priorité pour bus. Ces équipements sont mis en place par les collectivités gestionnaires de voirie.



Les projets routiers en Île-de-France



Projets routiers sur le réseau à caractère magistral :

- 1 Aménagement du pont de Nogent sur l'A86
- 2 Aménagement du ring des Ulis sur la RN118
- 3 Aménagement du carrefour de l'Obélisque sur la RN36
- 4 Aménagement du secteur de Vélizy et du Petit Clamart
- 5 Prolongement de l'A16 jusqu'à la Francilienne
- 6 Contournement Est de Roissy
- 7 Aménagement de la liaison Meaux-Roissy
- 8 Mise en voie express de la RN10 de Rambouillet à l'A11
- 9 Déviation de la RN19 à Boissy-Saint-Léger
- 10 Desserte du port de Bonneuil

Projets routiers sur le réseau à caractère structurant :

- 11 Aménagement du boulevard urbain de Clichy-la-Garenne-Saint-Ouen
- 12 Réalisation de la liaison Saint-Quentin-en-Yvelines – Saclay – Palaiseau avec notamment l'aménagement de la RD36 de Châteaufort au Christ de Saclay – Palaiseau
- 13 Réalisation de la liaison RN11303-RN19 (ex-voie de desserte orientale du Val-de-Marne)
- 14 Réalisation d'un franchissement entre Alfortville et Vitry-sur-Seine
- 15 Amélioration de la desserte interne de Marne-la-Vallée
- 16 Aménagement de la liaison Sarcelles-Villepinte

Coupures stratégiques à résorber

- 17 RN10 à Trappes
- 18 A14/A86

— Projet routier
— Réseau à caractère magistral
— Réseau à caractère structurant*



*ne sont cartographiés que les tronçons de voirie appartenant aux réseaux départementaux.

Sources : STIF 2013, IGN BD TOPO 2012, DRIEA, DRIEE Ile-de-France 2008, Ville de Paris, CG 77, CG 78, CG 91, CG 92, CG 93, CG 94, CG 95
Réalisation : STIF-DDAET-EG-JD © STIF - 2013

Action 5.5 Encourager et développer la pratique du covoiturage

La pratique du covoiturage doit être encouragée lorsque le développement d'une offre de transports collectifs suffisante n'est pas possible. Il n'est donc pas défini d'action incitative pour développer le covoiturage pour les déplacements en relation avec Paris ou autres communes du cœur de métropole. Il est en revanche préconisé de :

- favoriser le covoiturage pour l'accès aux parcs relais en grande couronne ;
- encourager le covoiturage dans les agglomérations des pôles de centralité et l'espace rural ;
- favoriser le covoiturage sur le réseau magistral en dehors du cœur de métropole.

1. Mettre en place des mesures incitatives pour l'accès des covoitureurs aux parcs relais en Grande Couronne

Il s'agit de donner un avantage aux covoitureurs par rapport aux autres usagers des parcs relais, comme par exemple réserver aux covoitureurs des places situées au plus près de l'accès aux quais.

Cette mesure ne doit pas concurrencer les autres modes de rabattement, en premier lieu le bus. Elle concerne principalement les pôles d'accès au réseau ferré (cf. action 2.5).

2. Créer des aires de covoiturage

Une aire de covoiturage est une aire de stationnement sécurisée qui permet de faciliter le regroupement des covoitureurs en constituant un point de rendez-vous et en permettant de laisser les voitures non utilisées en stationnement licite.

Il s'agit de :

- créer des aires de covoiturage à proximité d'échangeurs autoroutiers ;
- mutualiser aires de covoiturage et Parcs Relais pour lignes Express ;
- créer des aires de covoiturage dans les agglomérations secondaires et les bourgs, villages et hameaux.

Ces aires de covoiturage devront être identifiables par un panneau uniforme en Île-de-France.

Sur un parking existant, le coût d'aménagement d'une place, correspondant à la signalétique verticale et au marquage au sol, est d'environ 1 000 euros. Pour la création d'une aire, le coût d'investissement comptant l'assainissement, l'éclairage, le revêtement, la peinture, la signalétique verticale et la clôture est d'environ 3 000 euros par place.

3. Autoriser la circulation des covoitureurs dans les voies réservées sur les autoroutes et voies rapides partagées avec les bus

Autoriser la circulation des covoitureurs dans les voies qui seront réservées pour les autobus/autocars sur le réseau magistral ne sera possible qu'après introduction, dans le code de la route, d'une définition du covoiturage.

Il s'agit de mettre en place les installations de contrôle nécessaires pour autoriser la circulation des covoitureurs sur les voies réservées aux bus/cars qui seront créées, lorsque le nombre de passages de bus/cars le permet.

4. Donner plus de visibilité au covoiturage

- À l'échelle régionale, il convient de rendre possible, depuis la plateforme Internet d'information voyageurs mise en place par le STIF, l'accès vers des sites web de mise en relation des covoitureurs et des plates-formes développées localement.
- À l'échelle locale, il est nécessaire de communiquer sur les modalités concrètes pour covoiturer, par exemple à l'aide de sites Internet spécifiques sur un territoire ou de campagnes de sensibilisation aux avantages du covoiturage.
- Une signalétique uniforme sera utilisée pour le jalonnement et la localisation des aires de covoiturage.



Objectifs de réalisation

- **D'ici 2015** : Expérimentation de mesures incitatives pour l'accès des covoitureurs aux parcs relais puis généralisation.

Responsables de mise en œuvre

- Les maîtres d'ouvrage des parcs relais ont la responsabilité de la création et de la gestion des places réservées aux covoitureurs.
- La création d'aires de covoiturage est du ressort des gestionnaires de voirie.
- L'État est responsable de la définition d'un panneau utilisable dans l'ensemble de la France et de la mise en place des installations de contrôle sur les voies réservées sur les autoroutes.
- Les départements, les communes et les EPCI sont responsables de la promotion du covoiturage à leurs échelles. Le STIF est responsable de la plateforme Internet d'information voyageurs.

Financeurs

- État, Région Île-de-France pour les autoroutes.
- Région, départements, communes et EPCI pour les aires de covoiturage.
- STIF pour le site Internet.

Document de référence

- Schéma directeur des parcs relais adopté par le STIF
- Mise à disposition, pour les élus et techniciens des communes rurales ou périurbaines, d'une plaquette de sensibilisation à la réalisation d'aménagements en faveur du covoiturage.

Action 5.6 Encourager l'autopartage

L'autopartage constitue à la fois un nouveau mode d'utilisation de la voiture et un levier pour faire évoluer le parc de véhicules vers des véhicules à faible impact environnemental (cf. *action ENV1*). Il s'inscrit ainsi dans le développement des nouveaux véhicules urbains.

1. Favoriser l'émergence de services d'autopartage**● Inciter les entreprises à développer des services d'autopartage**

- En mutualisant les flottes de plusieurs entreprises au sein d'une même zone d'activités.
- En faisant appel à des sociétés proposant des services d'autopartage (cela permet par exemple d'atteindre, sur un territoire, la taille critique pour un service d'autopartage ouvert aussi aux particuliers).

De telles mesures pourraient notamment être intégrées lors de l'élaboration de plans de déplacements d'entreprise ou d'administration et de plans de déplacements interentreprises.

● Réserver des places de stationnement sur voirie aux véhicules d'autopartage

La visibilité des services d'autopartage par les clients potentiels est indispensable à leur succès. Il est recommandé aux collectivités sur les territoires desquelles un service d'autopartage existe de réserver des places de stationnement sur voirie et au sein de parcs publics dans des lieux visibles, repérables et fréquentés.

2. Aider à la multipropriété des véhicules

La propriété d'un véhicule est parfois impossible pour les ménages les moins favorisés, alors même que la voiture peut être le seul mode de déplacement possible.

● Encourager la multipropriété des véhicules pour les populations en difficulté financière en faisant appel à des sociétés ou à des associations d'autopartage

Pour assurer l'équilibre économique d'un tel système, l'intervention des collectivités locales peut être nécessaire.



DÉFI 6 Rendre accessible l'ensemble de la chaîne de déplacement

La mise en accessibilité de l'ensemble de la chaîne de déplacement est essentielle pour que les personnes à mobilité réduite (PMR) puissent participer à la vie sociale.

En Île-de-France, on estime que de 30 à 40 % de la population connaît des difficultés, permanentes ou temporaires, pour se déplacer. Il s'agit des personnes souffrant de handicaps sensoriels et intellectuels, des personnes en fauteuil roulant, des personnes handicapées des membres, des personnes de petite taille, des personnes âgées, des femmes enceintes, des personnes transportant des bagages lourds et des personnes avec enfants y compris enfants en poussette

Une part importante des personnes âgées se déclarent gênées dans leurs déplacements (marche, station debout...), et cette proportion devrait augmenter avec le vieillissement de la population.

Aujourd'hui, l'hétérogénéité de l'accessibilité de la voirie et des transports collectifs constitue un réel frein à la mobilité des PMR

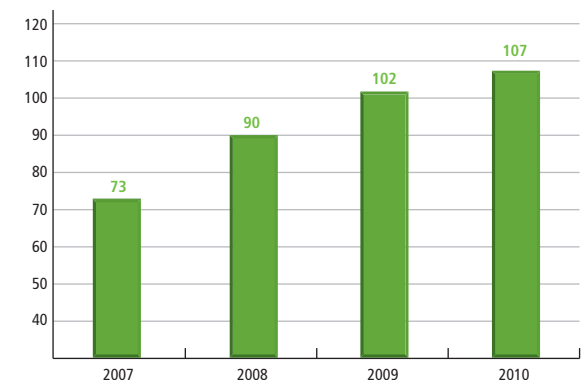
Les questions que pose l'accessibilité sont différentes selon les modes de transport, les territoires franciliens et les types de handicaps.

Dans les réseaux de transports collectifs, l'effort de mise en accessibilité a débuté il y a déjà plusieurs années, même si beaucoup reste encore à faire.

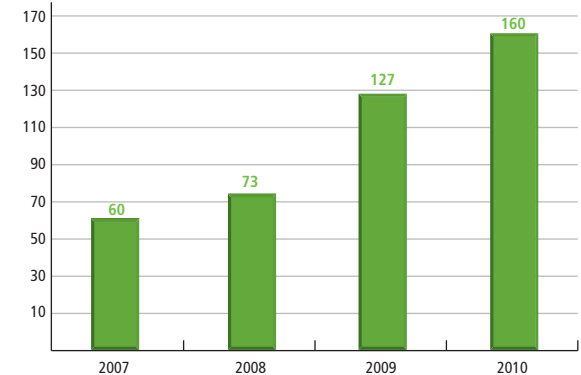
Si la mise en accessibilité d'une partie de la voirie urbaine a déjà été effectuée dans le cadre des travaux de renouvellement et de maintenance, elle reste encore insuffisante. L'état exact de la situation n'est d'ailleurs pas connu de manière exhaustive. Cela conduit à un déficit d'information pouvant empêcher les PMR d'anticiper la possibilité de se déplacer sur un trajet.

Les attentes sont fortes en matière de développement d'aménagements et de services spécifiques et d'amélioration du fonctionnement des équipements.

Nombre de points d'arrêt accessibles de la voirie aux trains sur les réseaux RER et Transilien



Nombre de lignes de bus accessibles à tous en Île-de-France



Le vieillissement de la population

- En 2007, près de 1,5 million de Franciliens ont plus de 65 ans, soit 12 % de la population de la région, et 700 000 Franciliens ont plus de 75 ans.

- En 2020, selon les projections démographiques établies par l'IAU Île-de-France et l'Insee, le nombre de Franciliens de plus de 65 ans atteindrait les 2,2 millions, soit 18 % de la population de la région.



Rendre accessible l'ensemble de la chaîne de déplacement : une obligation légale

La loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées rend obligatoire la mise en accessibilité aux PMR de l'ensemble des éléments de la chaîne de déplacement. Au sens de la loi, la chaîne de déplacement comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité.

Pour atteindre cet objectif de mise en accessibilité, la loi prévoit différents outils de planification et de programmation :

- les plans de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics (PAVE), qui doivent être établis dans chaque commune à l'initiative du maire ou, le cas échéant, du président de l'EPCI compétent en matière de voirie. Selon la loi, les PAVE devaient être adoptés au plus tard le 22 décembre 2009 par toutes les communes ;
- le schéma directeur d'accessibilité (SDA) des services de transports collectifs qui, en Île-de-France, est établi par le STIF ;
- les plans de déplacements urbains, qui doivent comporter une annexe sur l'accessibilité.

La loi a aussi instauré la création de commissions communales et intercommunales pour l'accessibilité aux personnes handicapées (CCAPH) dans les communes ou EPCI de plus de 5 000 habitants. Sans pouvoir décisionnaire, la CCAPH est non seulement un observatoire local de l'accessibilité, mais aussi une instance de gouvernance et de mise en cohérence des initiatives des multiples acteurs publics et privés.

Les principes d'action retenus par le PDUIF

- Face à l'ampleur des travaux de mise en accessibilité, adopter une approche pragmatique.
- Prioriser les travaux de mise en accessibilité de la voirie : réaliser sur l'ensemble de la voirie les aménagements simples qui lèvent la majorité des situations bloquantes et rendre totalement accessibles les cheminements les plus usuels.

Concernant les transports collectifs, le SDA des services de transport franciliens a été adopté par le STIF en février 2008 pour sa partie « orientations », et en juillet 2009 pour sa partie « programmation opérationnelle et financière ».



Pour la voirie, contrairement aux transports collectifs, la loi ne prévoit pas de délai de mise en accessibilité. Il est proposé aux gestionnaires de voirie concernés – et, en premier lieu, les communes et EPCI – d'adopter la stratégie suivante :

- **Réaliser les aménagements simples qui lèvent la majorité des situations bloquantes**
La liste des aménagements concernés a été dressée dans le cadre des travaux d'élaboration du PDUIF en concertation avec des associations de personnes handicapées et en se fondant sur l'expertise de communes franciliennes. Ces aménagements permettent de lever en moyenne 80 % des situations bloquantes rencontrées par les PMR sur la voirie.
- **Mettre en accessibilité complète les cheminements les plus usuels**
Au-delà de la réalisation des aménagements les plus simples à mettre en œuvre, il s'agit d'assurer l'accessibilité de la chaîne de déplacement pour la majorité des besoins de déplacement, et en particulier d'assurer le lien avec les réseaux de transports collectifs rendus accessibles et l'accès aux établissements que fréquentent les personnes handicapées.

La désignation d'un « pilote PMR » au sein des collectivités, dont le rôle serait de sensibiliser l'ensemble des services et de coordonner leurs actions pour atteindre les objectifs fixés en commission locale d'accessibilité, est un facteur clé de réussite.

L'ensemble de ces éléments fait l'objet d'une présentation détaillée dans l'annexe accessibilité du PDUIF.

2. Rendre complètement accessibles les cheminements les plus usuels

Par cheminements les plus usuels, on entend les principaux cheminements entre arrêts de bus ou gares et zones commerciales, zones d'habitat et principaux établissements recevant du public, et/ou les cheminements définis dans les plans de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics (PAVE).

Compte tenu de leur forte fréquentation, il conviendra de veiller, pour des raisons de sécurité, à un respect strict des normes d'accessibilité, notamment au niveau des largeurs de cheminement. Il peut en résulter une reprise complète du linéaire de trottoir.

Objectifs de réalisation

Pour 2020, avec 50 % de la réalisation pour 2015 :

- Mettre en accessibilité complète les cheminements les plus usuels, notamment entre arrêts de bus ou gares et zones commerciales, zones d'habitat et principaux établissements recevant du public.

3. Recommandation pour l'ensemble de l'action « Rendre la voirie accessible » :

Au fur et à mesure de la réalisation des travaux de mise en accessibilité, il est nécessaire que les communes ou les intercommunalités communiquent sur les travaux réalisés et mettent à disposition des plans de la voirie accessible, notamment auprès des usagers en fauteuil roulant.

Afin de garantir une accessibilité effective, il est indispensable d'organiser la maintenance et la gestion de l'espace public.



Responsables de mise en œuvre

- Les gestionnaires de voirie (communes, EPCI, départements) sont responsables des travaux de voirie.
- La programmation des travaux doit être inscrite dans les PAVE. Le contenu de ces derniers doit résulter d'une démarche de concertation avec les associations représentatives des personnes à mobilité réduite et les gestionnaires de voiries concernées. Le lieu de concertation est, lorsqu'elle existe, la commission locale d'accessibilité.
- Le détail et la présentation illustrée des éléments réglementaires touchant à l'accessibilité de la voirie sont résumés dans la brochure « Une voirie accessible » éditée par le Ministère de l'égalité des territoires et du Logement, et le Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie et rédigée par le Certu, le CETE de l'Est et la Direction des infrastructures de transport – Édition novembre 2012. On se référera à cette publication pour les caractéristiques à respecter lors des travaux.
- La formation technique est essentielle pour planifier et contrôler les travaux et leur mise en œuvre. Le contrôle des travaux doit s'appuyer sur des critères définis avec les associations de personnes à mobilité réduite.

Financeurs

- Communes
- EPCI
- Départements
- De nombreux travaux touchant à la voirie bénéficient de subventions régionales. Le montant des travaux de mise en accessibilité peut être intégré au montant subventionnable.

- dans les véhicules, des haut-parleurs qui annoncent le nom du prochain arrêt desservi ;
- des écrans qui affichent la desserte de la ligne empruntée et signalent le prochain arrêt desservi ;
- à la porte avant des bus, un haut-parleur tourné vers l'extérieur qui annonce, lors de la desserte des arrêts, le nom de la ligne et la direction prise.

4. Renforcer l'accessibilité de l'information voyageurs dans l'ensemble du réseau de métro et sur tous les réseaux ferrés et routiers rendus accessibles aux usagers PMR

L'objectif est de délivrer aux usagers en situation de mobilité réduite une information pertinente sous une forme adaptée. Cela passe par :

- l'amélioration de la lisibilité de l'information sur les supports statiques ;
- le doublage sonore de l'information visuelle dynamique ;
- le doublage visuel de l'information sonore ;
- la mise en place de dispositifs de guidage des personnes non voyantes dans les gares et stations ;

- la mise aux normes d'accessibilité des supports d'information sur Internet ;
- la création d'un outil de recherche d'itinéraires prenant en compte les besoins spécifiques des PMR.

5. Compléter les mesures d'investissements par des services pour atteindre l'objectif d'accessibilité

- Mettre en place des services de transport à la demande entre les gares non accessibles et les gares accessibles du réseau, lorsqu'aucune alternative en bus ou car accessible n'existe.
- Dans les gares accessibles desservies par des trains non adaptés à une accessibilité en toute autonomie, assurer l'accès au train par des services d'assistance.
- Renforcer les services d'accompagnement pour faciliter le transport des personnes ayant des handicaps non moteur.
- Développer les services offerts par Infomobi pour créer une centrale de mobilité délivrant une information adaptée et pertinente en fonction du handicap de l'utilisateur et de l'offre disponible.

Objectifs de réalisation

En cours :

- Mettre en place des services spécifiques pour compléter les investissements.

Pour 2015 :

- Rendre accessibles toutes les lignes de bus et de cars inscrites au SDA.

Pour 2020, avec 80 % de la réalisation pour 2015 :

- Rendre accessibles à tous les gares inscrites au SDA.

Responsables de mise en œuvre

- La mise en œuvre du SDA est à la charge des maîtrises d'ouvrage compétentes qui sont, suivant le périmètre des travaux, la RATP, la SNCF, RFF, les communes, les EPCI ou les départements.
- Pour suivre le respect de la programmation et en réviser le contenu si nécessaire, le STIF a créé un comité de gouvernance du SDA qui réunit l'ensemble des parties prenantes, y compris les associations représentatives de PMR.

Financeurs

- Les mesures concernant l'information voyageurs sont financées à 100 % par le STIF.
- Les mesures concernant la mise en accessibilité des points d'arrêt des réseaux de bus et de cars sont financées à 50 % par le STIF.



DÉFI 7 Rationaliser l'organisation des flux de marchandises et favoriser l'usage de la voie d'eau et du train

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. Elle participe à la création de la richesse et constitue un facteur essentiel de performance des entreprises franciliennes.



Contribuer à une circulation des marchandises à la fois fluide, efficace et créatrice de richesse

Les échanges de biens et les flux de marchandises sont nécessaires au bon fonctionnement de la région et de natures diverses :

- flux relatifs aux établissements commerciaux, industriels ou tertiaires du secteur privé,
- déplacements effectués par les particuliers (les déplacements d'achats),
- flux liés au transport de déchets, aux besoins propres des services publics, (services postaux, hôpitaux, ...).

L'activité logistique est d'ailleurs, après les services à la personne, le deuxième secteur créateur d'emplois dans la région.

Cependant, le transport de marchandises et les livraisons en ville, assurés à 90 % par la route, sont aussi source de pollution, de bruit et d'encombres.

Si en Île-de-France, le trafic des poids lourds et des véhicules utilitaires ne représente que 6 % du trafic routier (source Airparif), il est responsable d'environ un

tiers des émissions de gaz à effet de serre des transports, soit 9 % des émissions de gaz à effet de serre de l'ensemble de la région (en 2010).

Les normes Euro successives ont permis la mise sur le marché de véhicules dont les rejets de polluants directs ont beaucoup diminué ; le parc de poids lourds se renouvelle plus rapidement que le parc de véhicules utilitaires. Les poids lourds et les véhicules utilitaires sont responsables de près de la moitié des émissions d'oxydes d'azote du trafic routier (30 % pour les premiers et 20 % pour les seconds). Quant aux particules, les véhicules utilitaires légers représentent à eux seuls le quart des émissions dues au trafic routier.

Le transport de marchandises est également source de nuisances sonores. À titre d'exemple, le passage d'un poids lourds émet en moyenne 10 dB de plus que le passage d'un véhicule léger. Par ailleurs, le fret ferroviaire peut être source de nuisances sonores importantes, en particulier lorsque les circulations se font la nuit.

En matière de sécurité routière, si les poids lourds sont moins impliqués dans des accidents que les voitures particulières par kilomètre parcouru, les accidents dans lesquels ils sont impliqués sont en revanche plus graves. En effet, les poids lourds sont impliqués dans moins de 4 % des accidents de la route, mais ces accidents sont à l'origine de 12 % des tués.



Enfin, les flux de marchandises se superposent et interfèrent avec la mobilité des personnes, dans un contexte de concurrence pour l'usage de l'espace public et des infrastructures.

Le défi pour les acteurs publics est d'encourager les démarches les plus vertueuses, qui conjuguent développement économique et préoccupations environnementales et qui réconcilient les Franciliens avec une activité encore trop souvent perçue comme une nuisance.

La logistique francilienne est dépendante de son organisation à une échelle plus large

Les grandes orientations nationales issues du Grenelle de l'Environnement

- Développer les autoroutes de la mer et les autoroutes ferroviaires vers l'Espagne, le Portugal et l'Italie.
- Mettre en place une écotaxe sur les poids lourds pour financer les infrastructures de transport alternatives à la route.
- Faire évoluer la part modale du fret non routier pour atteindre 25 % à l'horizon 2022.
- Améliorer la desserte ferroviaire et fluviale des ports.
- Restaurer, moderniser et étendre le réseau fluvial, notamment par la construction du canal Seine-Nord Europe.

À cette échelle globale, les projets issus du Grenelle visent à réorganiser et à transférer les flux en les massifiant et en les canalisant sur certains corridors majeurs. Les réponses et les moyens à mobiliser pour répondre aux orientations du Grenelle sont aussi à construire à l'échelle nationale et européenne.

De ce fait, il est difficile de fixer des objectifs chiffrés en termes de croissance et de report modal en Île-de-France pour le transport de marchandises car les actions inscrites au PDUIF ne sont qu'une partie des actions à mener.

Les principes d'action retenus par le PDUIF :

Le périmètre d'action du PDUIF se limite au territoire francilien, ce qui exclut l'organisation des grandes liaisons nationales, européennes ou mondiales.

- Agir sur l'armature logistique régionale (infrastructures de transport, sites logistiques).
- Agir sur les réglementations de circulation et de stationnement.
- Susciter l'innovation technique.
- Développer une gouvernance pour les marchandises afin d'assurer la concertation et la coordination de l'action.

L'organisation de la logistique en Île-de-France s'appuie sur une importante armature logistique régionale

L'armature logistique repose sur deux piliers :

- des infrastructures – routières, ferroviaires et fluviales – qui permettent l'écoulement des flux de marchandises ;
- des espaces dévolus à l'activité logistique – plateformes logistiques, chantiers combinés, entrepôts – qui permettent le stockage, le conditionnement ou le reconditionnement.

Les infrastructures et sites logistiques constituant l'armature logistique en Île-de-France

- 37 000 km de routes dont 1 100 km pour le réseau routier national et les autoroutes.
- 1 400 km de voies ferrées circulées dont près de 90 % électrifiées.
- 500 km de voies d'eau navigables, 90 ports occupant environ 5 % du linéaire de berges.
- Un parc d'entrepôts de près de 20 millions de m², dont un tiers en cœur de métropole.

L'activité logistique est du ressort de l'initiative privée, celle des chargeurs et des transporteurs. La puissance publique joue un rôle majeur dans l'organisation et la régulation de cette activité par son action sur les infrastructures, leur usage et l'occupation du sol.

Le terme **chargeur** désigne une entreprise ou une personne qui confie à un **transporteur** professionnel l'acheminement de marchandises dont il est détenteur.

Le **transport pour compte propre** est effectué par celui qui possède la marchandise (que ce soit pour livrer sa propre marchandise ou pour aller s'approvisionner auprès d'un fournisseur).

Le **transport pour compte d'autrui** est effectué par un prestataire spécialisé qui dispose de moyens de transports (camions, péniches, wagons...).

Selon leur nature, la création de nouvelles infrastructures, l'amélioration de l'existant et les règles de circulation relèvent de l'État ou des collectivités gestionnaires de voirie pour le réseau routier, de Réseau Ferré de France pour le réseau ferroviaire et de Voies Navigables de France pour les fleuves, rivières et canaux. Ces règles de circulation sont d'autant plus importantes que la plupart des infrastructures empruntées par le transport de marchandises sont aussi utilisées pour le transport de voyageurs.

Dans un contexte de forte pression foncière, l'implantation des plateformes logistiques doit être prévue par les documents encadrant l'occupation des sols : SDRIF, SCoT et PLU.

Préserver et développer des sites à vocation logistique : une condition essentielle à l'activité logistique

En Île-de-France, les entrepôts se sont souvent implantés de manière diffuse, au gré des opportunités foncières et en privilégiant l'accès par la route, notamment dans l'Est parisien, le long des grands axes autoroutiers, l'autoroute A1 et la Francilienne sud. Les grandes plateformes réalisées depuis une quinzaine d'années ne se sont, quant à elles, que très rarement concentrées à proximité des grands nœuds de communication multimodaux, faute également de sites adaptés ou de disponibilité foncière.

L'éloignement des sites logistiques de la zone dense conduit à augmenter les distances à parcourir pour effectuer les livraisons finales dans une zone à forte congestion routière. On voit ainsi se manifester un nouvel intérêt des logisticiens et des transporteurs à la fois pour des sites moins éloignés du cœur de métropole, et pour les modes de transport non routiers qui permettraient d'accéder directement à la zone dense en s'affranchissant des territoires congestionnés.

Les entreprises de messagerie s'éloignent de Paris

Une étude portant sur les dix-sept plus grands messagers desservant Paris a montré que l'éloignement de leurs espaces logistiques a entraîné un surcroît de congestion et une augmentation des émissions de CO₂ de l'ordre de 10 000 tonnes par an.

Source : Étude INRETS, 2008

Sur les trois dernières décennies, les besoins fonciers pour la logistique ont été importants : 155 hectares en moyenne par an entre 1980 et 2005, et jusqu'à 200 hectares par an sur la période 2005-2008. Si cette tendance se prolonge, les besoins fonciers seront probablement de l'ordre de 1 500 à 2 000 hectares entre 2010 et 2020. L'enjeu pour l'Île-de-France est donc que les nouveaux sites logistiques se développent là où l'impact du transport de marchandises sur l'environnement sera minimisé, tout en respectant le cadre de vie.

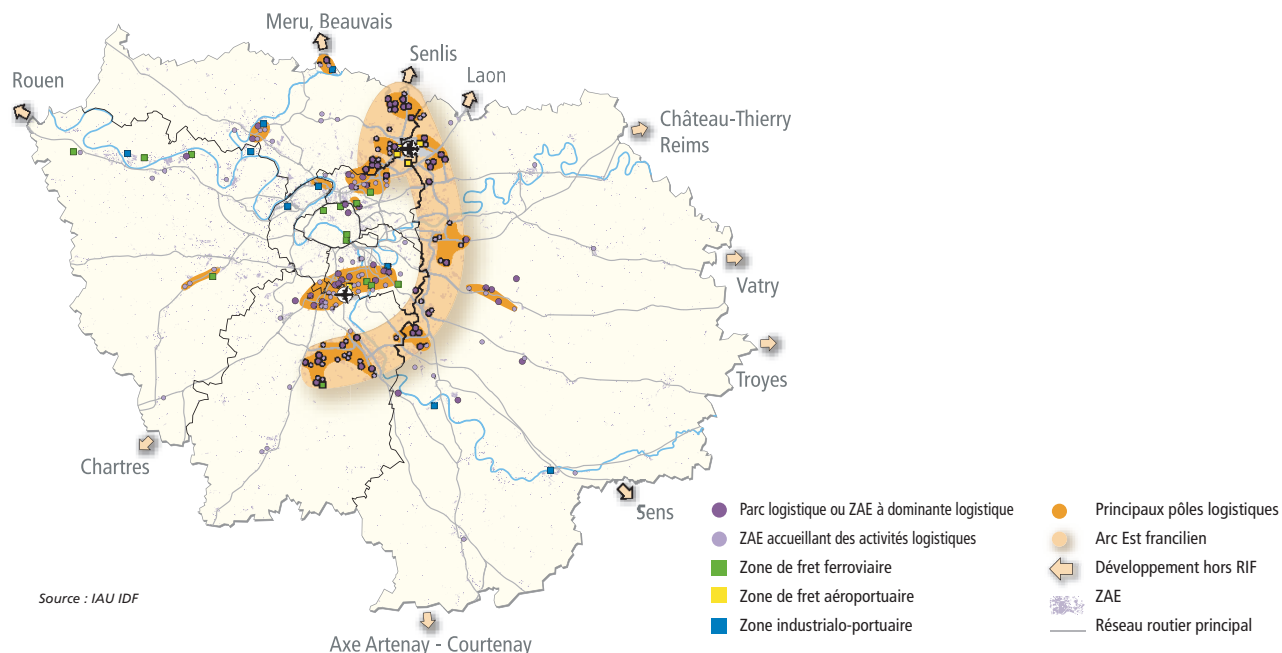
Préserver la capacité d'accueil des activités logistiques en préservant les sites multimodaux constitutifs de l'armature logistique régionale est un premier levier d'action. La préservation de ces sites, à la fois en zone dense

et en grande couronne, est du ressort des collectivités locales, en déclinaison du projet de SDRIF (*action 7.1*).

Toutefois, la préservation des sites existants n'est pas suffisante. Il faut développer de nouveaux sites multimodaux et prendre en compte les besoins logistiques dans l'organisation de la ville en réservant des espaces pour la logistique urbaine (*action 7.1*).

La création de sites logistiques en ville sera facilitée par des dispositifs de financement régionaux destinés à faciliter le portage foncier nécessaire. Au niveau local, les collectivités doivent contribuer à l'émergence de projets qui soient économiquement performants et bien insérés dans le tissu urbain, car l'acceptabilité de la logistique par les riverains est indispensable.

Sites et pôles logistiques en Île-de-France



Favoriser le transport de marchandises par voie ferrée

Le transport de marchandises par voie ferrée n'occupe qu'une faible part de marché en Île-de-France. Les principales causes de cette faible attractivité ne sont pas spécifiques à la région et tiennent notamment :

- à la nécessaire massification des flux pour rentabiliser la circulation d'un train, ce qui induit des contraintes fortes sur l'organisation du transport ;
- à une flexibilité de service moindre que celle de la route (par exemple, la programmation des heures de circulation des trains se fait plusieurs mois à l'avance) et des tarifs plus élevés engendrés par des ruptures de charge ou des manutentions supplémentaires.

Toutefois, certaines causes sont clairement liées au contexte francilien :

Les points durs pour le fret ferroviaire en Île-de-France



Source : RFF, 2009

- Une part importante du trafic ferroviaire de marchandises dans la région est constituée par du trafic de transit, ce qui limite de facto la capacité de transport ferroviaire pour les marchandises en origine ou à destination de l'Île-de-France.
- Les points durs de circulation sur le réseau ferré en Île-de-France induisent en particulier des problèmes d'accès à la Grande Ceinture du fait des capacités déjà insuffisantes aux heures de pointe sur les radiales qui y mènent et sur la Grande Ceinture elle-même.
- Le nombre d'entrepôts embranchés sur le réseau ferré est insuffisant.

Pour pouvoir assurer le développement du fret ferroviaire à destination ou en provenance de l'Île-de-France, il est donc prioritaire de faire passer le trafic de transit en dehors de la région. Relevant principalement d'acteurs non franciliens, les mesures à prendre ne sont donc pas inscrites dans les actions du PDUIF.

Les projets d'autoroute ferroviaire, notamment l'autoroute atlantique Bayonne-Bordeaux-Paris-Dourges, doivent permettre de développer le fret ferroviaire à l'échelle nationale et européenne.

L'amélioration des conditions de circulation ferroviaire est essentielle sur les axes qui relient le port du Havre à l'Île-de-France, en particulier dans la perspective du développement de Port 2000 et sur les axes qui desservent les principaux sites logistiques franciliens embranchés (action 7.3). Cette amélioration doit se faire en garantissant la fiabilité de la desserte de voyageurs actuelle et future des RER et des trains de banlieue, et la capacité supplémentaire permise par la création de toute nouvelle infrastructure ferroviaire devra être partagée entre voyageurs et fret.

Pour permettre le transport de marchandises par fer, il faut aussi agir sur la capacité de traitement des marchandises : les sites logistiques existants embranchés au réseau ferroviaire doivent être préservés (action 7.1) mais aussi adaptés lorsque cela est nécessaire, et leur gestion doit être améliorée (action 7.3).

Favoriser l'utilisation de la voie d'eau

Le territoire francilien est équipé de 90 ports actifs. La voie d'eau, dont l'usage est en croissance, présente encore un fort potentiel de développement en Île-de-France pour les années à venir.

En 2010, environ 20,9 millions de tonnes de marchandises ont été manutentionnées dans les ports franciliens. Le transport de matériaux de construction et de déblais de chantier constitue plus de 70% du trafic par voie d'eau.

Les canaux, Canal de l'Ourcq et Canal Saint-Denis, sont aussi utilisés pour le transport de marchandises, notamment pour les déchets de chantier. En moyenne entre 2000 et 2010, 190 000 tonnes par an de déchets de chantier ont été chargés sur les ports des canaux, avec un pic en 2010 à plus de 400 000 tonnes. En 2010, les terres chargées proviennent pour l'essentiel du chantier du tramway T3 et du prolongement de la ligne 12 du métro.

Le dynamisme du transport par voie d'eau est plus ou moins important selon les filières. Le transport de conteneurs qui représente aujourd'hui environ 160 000 EVP (Equivalent Vingt Pieds) pourrait fortement progresser grâce aux aménagements sur les infrastructures portuaires (en particulier en relation avec la montée en charge du Port Seine Métropole) et aux mesures incitatives en matière de report modal pour atteindre un tonnage annuel de 250 000 EVP.

À l'horizon 2020, avec notamment les chantiers du Grand Paris Express et les politiques favorisant le report modal vers le fleuve, c'est un objectif de 23 à 25 millions de tonnes qui pourraient être manutentionnées annuellement en Île-de-France.

La confirmation du grand port maritime du Havre en tant que grand port maritime de l'Île-de-France nécessite que l'axe Seine devienne un véritable corridor européen. Cet axe, qui offre une bonne réserve de capacité, apportera une réponse à des flux en croissance, en provenance du Havre et demain d'Anvers à la faveur de la mise en service du canal Seine-Nord Europe. Son intérêt est d'autant plus fort qu'il pénètre

Déchets de chantier : les chiffres du Plan régional de prévention et de gestion des déchets de chantiers (PREDEC)

Le gisement des déchets issus des chantiers du bâtiment et des travaux publics s'élèverait entre 27 et 30 millions de tonnes pour l'année 2010 (selon qu'on intègre ou non les « déchets » réemployés directement sur les chantiers où ils sont produits).

Chaque jour, le transport des déchets de chantiers et la livraison de matériaux de construction occasionnent la circulation de près de 8000 camions sur les routes franciliennes.

Compte tenu des volumes générés et de la part du mode routier, l'un des enjeux du PREDEC est d'optimiser le transport et de favoriser le report modal. Des objectifs chiffrés sont définis pour le transport fluvial :

- à l'horizon 2020, au minimum maintien des quantités de déchets actuellement transportés par la voie d'eau, soit 2,8 millions de tonnes par an ;
- à l'horizon 2026, avec les nouvelles infrastructures portuaires de l'ouest parisien, augmentation des tonnages pour atteindre 4 millions de tonnes par an.

Source : Synthèse de l'avant-projet de PREDEC – annexe au rapport en Conseil Régional du 26-27/09/2013

dans le cœur de métropole en s'affranchissant de la congestion routière. L'ouverture du canal Seine-Nord Europe va modifier la structure des flux de marchandises transportées et offre des perspectives pour le transport par voie d'eau de nouvelles filières (matériaux recyclés par exemple).

Il convient de conforter l'usage de la voie d'eau pour le transport de matériaux de construction, des déblais de chantier ou des déchets (action 7.2) et étudier sa pertinence pour d'autres filières, notamment lors de la création d'entrepôts logistiques (action 7.2).

Limiter les nuisances liées à la circulation des poids lourds et des véhicules utilitaires

Afin de préserver la qualité de vie et de limiter l'impact de la circulation des poids lourds sur les riverains et les autres usagers de la route, il est nécessaire d'orienter les poids lourds de manière prioritaire sur les réseaux existants les plus adaptés (action 7.4) ou de réaliser les maillons manquants pour la desserte des sites multimodaux existants ou en développement (action 7.4).

La création d'aires de stationnement poids lourds sur le réseau routier magistral permettra de limiter les stationnements dangereux le long des voiries (action 7.4).

L'éco-redevance poids lourds

« Conformément aux conclusions du Grenelle de l'environnement, l'instauration de l'éco-redevance kilométrique vise à faire payer aux poids lourds l'usage du réseau routier national non concédé (actuellement gratuit) et des routes départementales ou communales susceptibles de subir un report significatif de trafic dû aux péages existants ou à venir. (...) »

Les routes des collectivités territoriales qui seraient susceptibles de subir un report significatif de trafic en provenance d'autoroutes à péage ou des routes soumises à cette taxe (...) pourront également être soumises à l'éco-redevance. (...) »

La prise en compte de certaines routes appartenant à des collectivités territoriales paraît indispensable. À défaut, des reports de trafic significatifs auraient lieu dans certaines zones à la seule fin d'échapper au paiement de l'éco-redevance nationale. »

Source MEEDDM, mars 2010

En Île-de-France, compte tenu de la densité du réseau routier et du nombre d'itinéraires possibles entre deux points, il est primordial de veiller à la cohérence du réseau taxé pour éviter tout report de trafic en dehors du réseau magistral.



Accélérer le renouvellement du parc afin de profiter au plus vite des progrès technologiques est essentiel pour améliorer la qualité de l'air et limiter les émissions de gaz à effet de serre. Deux leviers d'action sont identifiés :

- aider les entreprises, en particulier les PME, les artisans et les commerçants, à renouveler leur parc de véhicules (action 7.5) ;
- agir par le biais des réglementations de circulation (action 7.5). La mesure proposée conduira, à une date donnée, à empêcher la circulation des 5 % de poids lourds les plus polluants⁸.

Les normes Euro fixent des seuils d'émission maximale des polluants réglementés (CO, HC, NOx, particules) qui doivent être respectés par les nouveaux véhicules vendus dans l'Union européenne.

La norme Euro 4, en application depuis 2006 pour les poids lourds, a imposé des seuils stricts d'émissions, notamment pour les particules.

La norme Euro 5 correspond aux véhicules mis sur marché depuis le 1er octobre 2009. Par rapport à la norme Euro 4, elle diminue les seuils maximum d'émission d'oxydes d'azote.

La norme Euro 6, effective à partir de 2014, devra permettre de faire baisser les rejets des particules les plus fines, les plus préoccupantes pour la santé.

8. En se basant sur les hypothèses de projection d'évolution du parc poids lourds selon les normes Euro faites par l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS).

Vers une organisation plus rationnelle des livraisons

Sur le « dernier kilomètre », celui de la livraison finale des marchandises ou des colis, le mode routier représente près de 100 % des flux.

Le transport de marchandises peut s'effectuer de manière individuelle ou collective

En ville, le transport individuel de marchandises effectué par les particuliers qui transportent leurs achats dans leur propre véhicule représente la moitié des mouvements (enlèvements ou livraisons) de marchandises.

On peut parler de transport collectif de marchandises dès lors qu'il est effectué par un véhicule capable de contenir plusieurs types de marchandises et qu'il vise à approvisionner un ou plusieurs destinataires.

Le transport urbain de marchandises est un élément indispensable au fonctionnement et à l'attractivité des villes. Par ailleurs, la massification des livraisons au moyen de poids lourds opérant en tournées est le mode d'approvisionnement de la ville qui présente le plus faible impact environnemental, tant en termes d'occupation de l'espace public que de consommation énergétique. L'encouragement de ce mode d'approvisionnement ne peut être acceptable que s'il est fondé sur une organisation adéquate et des véhicules adaptés à la ville.

Les réglementations portant sur la circulation et l'arrêt des véhicules de livraison relèvent du pouvoir de police des maires. On constate en la matière une forte diversité d'approches réglementaires pour encadrer le transport des marchandises, avec pour conséquence, bien souvent, le non-respect des réglementations, la difficulté pour les professionnels à optimiser les tournées de livraison et pour les gestionnaires de voirie à gérer les flux de circulation et les espaces de stationnement nécessaires.

L'objectif du PDUIF est d'inciter :

- à une mise en cohérence et une simplification des réglementations (action 7.4) ;
- à un « retour des camions en ville » là où le réseau de voirie et les espaces traversés le permettent ;
- à une optimisation de la logistique, notamment en milieu urbain, pour limiter le nombre de véhicules et améliorer le taux de remplissage ;
- à une meilleure organisation du stationnement des véhicules de livraison sur et hors voirie (action 7.4).

La prise en compte des espaces de livraison dans les PLU : l'exemple parisien

Le PLU de la Ville de Paris prévoit que doivent être réservés sur emprises privées les emplacements nécessaires et adaptés pour assurer toutes les opérations usuelles de chargement, déchargement et manutention pour les nouvelles constructions à destination de commerce, artisanat, industrie, bureaux, entrepôts ou hébergement hôtelier, à partir des seuils suivants : dès 500 m² pour les commerces, 2 500 m² pour les bureaux, 1 m² pour les entrepôts et 150 chambres pour les hôtels.



De l'ambition à la concrétisation, le rôle des acteurs publics dans la politique régionale du transport de marchandises et des livraisons

Le rôle des acteurs publics en matière de transport de marchandises et de livraison est essentiel pour favoriser une circulation des marchandises qui soit à la fois fluide, efficace et respectueuse des enjeux environnementaux, économiques et sociaux. Il ne s'agit toutefois pas, contrairement au transport de voyageurs, de mettre en place une autorité organisatrice des marchandises ou de la logistique. En effet, l'organisation de l'activité marchandise en elle-même est du ressort des acteurs privés.

Pour mettre concrètement en œuvre les actions préconisées par le PDUIF, il est nécessaire de coordonner l'action entre collectivités d'une part, et entre acteurs publics et privés d'autre part.

Cette coordination passe notamment par la mise en place d'un Centre d'échanges et de ressources sur la logistique, le Cerlog, sous le pilotage technique de la DRIEA et de l'IAU Île-de-France. Le Cerlog permet aux acteurs publics et privés de partager les données et les expériences de chacun dans le domaine de la logistique. Il réalisera des études pour orienter l'action et produira des indicateurs sur le thème des marchandises dans le cadre de l'évaluation du PDUIF.

Le rôle des collectivités territoriales – départements, intercommunalités ou communes – est également essentiel. C'est en particulier le cas pour les aspects touchant à l'harmonisation des réglementations de circulation et de livraison, qui peut se traduire au niveau

départemental par des plans ou chartes logistiques. Elles ont aussi un rôle incitatif dans le cadre de leurs marchés publics (*action 7.2*).

Par ailleurs, l'un des rôles majeurs des pouvoirs publics est d'inciter à l'émergence de projets innovants à travers le financement d'expérimentations et d'opérations exemplaires. Celles-ci auront pour objectif de donner à voir, de montrer ou de confirmer la faisabilité de solutions vertueuses au point de vue environnemental, et d'engager une dynamique positive. Les sujets d'expérimentations identifiés aujourd'hui concernent particulièrement :

- la mutualisation, qu'il s'agisse des moyens de transport ou des plateformes logistiques ;
- le développement des motorisations ou carburations alternatives pour les poids lourds, notamment la motorisation électrique pour les camions de petit tonnage et sa diffusion à large échelle ;
- les livraisons en périodes creuses et l'usage différencié dans le temps des aires de livraison ;
- la logistique urbaine fluviale ;
- l'immobilier logistique multi-étages, mixte ou non ;
- les bureaux de ville ;
- l'utilisation des infrastructures de tramway ;
- un centre de distribution de matériaux de construction approvisionnant en matériaux et marchandises diverses un chantier important de bâtiment ou de travaux publics...

Des initiatives soutenues par les acteurs publics

À titre d'exemple, la Région Île-de-France, associée au Club Déméter (organisation de professionnels du transport et de la logistique engagés dans le développement durable) a lancé, en 2010, une étude et des expérimentations dont l'objectif est d'identifier les moyens de limiter les nuisances sonores et la pollution visuelle (éclairages la nuit) lors des livraisons nocturnes.

Depuis 2009, la DRIEA et la direction régionale de l'ADEME encouragent les entreprises franciliennes à signer la « Charte d'engagements volontaires de réduction des émissions de CO₂ » portant entre autres sur la modernisation des flottes de véhicules, le bridage des moteurs, un meilleur suivi des consommations de carburant, la formation à l'éco-conduite... Fin 2010, 24 entreprises franciliennes avaient signé cette charte.



Action 7.1 Préserver et développer des sites à vocation logistique

1. Maintenir, conforter et développer les sites logistiques multimodaux

Le terme « site logistique » regroupe des installations utilisées pour l'activité logistique (plateformes de dégroupage et de groupage, stockage, manutention, conditionnement, etc.). Ces installations sont de taille et de nature diverses : entrepôts, plateformes logistiques, chantiers combinés, ports, etc.

La plupart des sites logistiques ne sont pas multimodaux, en ce sens qu'ils ne sont desservis que par le réseau routier. Les sites qui sont aussi reliés au réseau ferroviaire ou à la voie d'eau (fleuves, rivières ou canaux) sont multimodaux.

L'armature logistique régionale inscrite au SDRIF présente une hiérarchie entre les différents types de sites multimodaux :

- sites d'enjeu nationaux : les grandes plateformes portuaires et les chantiers combinés ;
- sites d'enjeu métropolitains : les grands sites logistiques, les triages et les grandes installations terminales embranchées ;
- sites d'enjeu territoriaux : les autres sites ferroviaires et fluviaux implantés en zone urbaine dense.

Afin de permettre un report modal, il est essentiel de maintenir et conforter la vocation logistique des sites multimodaux existants comme listés par le SDRIF.

La liste des communes sur lesquelles ces sites sont localisés figure en annexe 2.

● Préserver les sites existants à Paris et en première couronne

- Sites reliés au réseau ferroviaire :

– Paris : **La Chapelle**, Batignolles, Chapelle Charbon, Chapelle International, Est Pierre, Gabriel Lamé, Hébert, La Râpée, Les Gobelins, Pantin Villette Bertrand et Paris-Tolbiac

– Hauts-de-Seine : Les Guillaeraies, les Papeteries de la Seine, Picheta

– Seine-Saint-Denis : **Garonor, Le Bourget, Noisy le Sec** (2 sites), Halle sidérurgique, Jean Mermoz, La Plaine Cours Marchandises, Les Vignes, Pantin Citrail, Saint-Ouen les Docks

– Val de Marne : **Valenton, Villeneuve Saint Georges, MIN de Rungis**, Rungis Senia, Pompadour Anciens site Novatrans / La Poste, Alfortville / Maisons-Alfort, Ivry Champ Dauphin, Les Ardoines, Valenton STVA

- Ports sur les fleuves comme sur les canaux :

– Paris : Austerlitz, Bercy Amont, Bercy Aval, Champs-Elysées, Grenelle, Gros Caillou, Javel-bas, Javel-haut, l'Allier, la Bourdonnais, la Rapée, National, Paris Henri IV, Point du Jour, Pont Neuf rive droite, Saints-Pères, Serrurier, Tolbiac, Victor

– Hauts-de-Seine : **Gennevilliers**, Boulogne-LeGrand, Clichy – bas et haut, Courbevoie, Gennevilliers, Issy-les-Moulineaux

– Seine-Saint-Denis : Asnières – haut, Aubervilliers, Bassin Carré – rive gauche, Bobigny, Bondy – rive droite, Bondy – rive gauche, Christofle, Courbe du Cornillon, Croizat, Epinay – la Briche, Gambetta – rive droite, Gambetta – rive gauche, Gournay, l'Ecoparc à Bobigny, Lucien Lefranc Nord, Lucien Lefranc Sud, Noisy-le-Sec – rive gauche, Pantin – rive droite, Paul Lafargue, Pavillons-sous-Bois, Saint-Denis / l'Etoile, Saint Ouen amont, Saint Ouen (aval), Soissons – rive droite, Soissons – rive gauche

– Val de Marne : **Bonneuil-sur-Marne**, Alfortville, Alfortville – Morville, Charenton – Ile Martinet, Choisy-le-Roi, Ivry-sur-Seine, Orly, Saint-Maur, Villeneuve-le-Roi, Villeneuve-Saint-Georges Bergeron, Vitry-sur-Seine



Action 7.1 Préserver et développer des sites à vocation logistique suite**● Préserver les possibilités de développement de sites multimodaux existants, d'enjeux nationaux et métropolitains en grande couronne****● Sites fluviaux (dont certains sont connectés au fer) :**

– Seine et Marne : Montereau – Darse

– Yvelines : Limay

– Essonne : Corbeil, Évry

– Val d'Oise : Bruyères-sur-Oise, Saint-Ouen-l'Aumône

● Sites ferroviaires :

– Seine et Marne : Bourron-Marlotte-Grez, Changis-Saint-Jean, Chelles / Vaires, Coulommiers, Courcelles-en-Bassée, Emerainville-Pontault-Combault, La Ferté-sous-Jouarre, Lizy-sur-Ourcq, Marles-en-Brie, Mitry-Claye, Nemours-Saint-Pierre, Sénart, Vernou-sur-Seine

– Yvelines : Gargenville, Guerville, Rosny-sur-Seine, Trappes, Triage d'Achères, Verneuil Vernouillet

– Essonne : Brétigny, Etampes, Maise, Massy, Ris-Orangis, Wissous

– Val d'Oise : Carex Goussainville, Carex Tremblay, Goussainville

● Créer de nouvelles plateformes multimodales**● Des plateformes ferroviaires**

Il s'agit de créer :

– une plateforme à Roissy pour du fret à grande vitesse (Carex) ;

– deux plateformes de transport combiné reliées au réseau ferroviaire, l'une au nord et une autre au sud de l'Île-de-France.

● Des plateformes multimodales

Il s'agit de compléter l'armature portuaire par la création de trois nouvelles plateformes : Port Seine Métropole, Port de Triel et Port de Vigneux.

Il est recommandé que la vocation logistique des sites précédemment listés soit préservée par l'adoption de mesures adéquates dans les documents d'urbanisme. À titre d'exemple, ces mesures pourraient consister en :

● la définition d'orientations dans les PADD des PLU (maintien, développement ou création d'infrastructures ou de zones logistiques) ;

● des dispositions spécifiques dans le règlement sur la destination des sols, voire même la définition de sous-secteurs adaptés.

Les conditions de préservation de ces sites devront être approfondies par les communes concernées en relation avec la Région Île-de-France.

Plus généralement, le regroupement des activités logistiques est à rechercher de manière à en éviter la dispersion le long des grands axes routiers.

L'armature francilienne des équipements logistiques devra être organisée en s'appuyant sur ces sites logistiques et sur les équipements qui permettent l'écoulement des flux. Les besoins et enjeux associés ne sont, cependant, pas homogènes sur l'ensemble du territoire de la région. Les actions de préservation ou de développement devront être adaptées aux spécificités des territoires pour répondre à une vision spatiale cohérente du maillage nécessaire.

Responsables de mise en œuvre

- Communes et EPCI
- Gestionnaires d'infrastructures : RFF, SNCF, Ports de Paris
- Établissements publics d'aménagement



2. Maintenir et faciliter la création de sites logistiques en ville

Pour assurer le cheminement des marchandises en ville, la présence d'espaces logistiques urbains est nécessaire. Elle permet notamment de favoriser l'utilisation de petits véhicules électriques effectuant des tournées de livraison courtes au départ de ces sites. Les espaces logistiques urbains peuvent être de taille et de nature différentes :

- la zone logistique urbaine est dédiée à l'accueil des activités liées à la livraison des marchandises nécessaires au fonctionnement de la ville et à quelques activités annexes (stockage de courte durée) ;
- le centre de distribution urbaine concerne un périmètre plus restreint (hyper-centre, centre historique). Les flux sont canalisés vers un site où les marchandises sont regroupées afin d'optimiser la livraison finale ;
- le point d'accueil des véhicules offre des places réservées et sécurisées à disposition des transporteurs dans un quartier. Les derniers mètres sont réalisés le plus souvent à pied, soit par les chauffeurs livreurs soit par des « voltigeurs » présents sur le point d'accueil ;
- le point d'accueil des marchandises est un point de dépôt des marchandises qui permet de livrer en dehors de la présence du client ;
- La boîte logistique urbaine est un système de consigne automatique qui permet également de livrer en dehors de la présence du client.

● Prendre en compte les besoins logistiques dans l'organisation de la ville

Il est communément admis que pour assurer le bon fonctionnement de la ville, 4 hectares pour 100 000 habitants doivent être réservés à la logistique urbaine (surfaces de stockage et d'activités logistiques). Il s'agit de :

- réserver des espaces pour la logistique dans les opérations d'aménagement lors de leur conception ;
- intégrer l'organisation de la logistique en ville dans les SCoT et les PLU ;
- pour les communes et EPCI situés le long de voies navigables :
 - étudier la possibilité d'intégrer des ports urbains dans les opérations d'aménagement ;
 - exploiter, lors de l'élaboration ou de la révision des SCoT et PLU, les possibilités d'utilisation de la voie d'eau pour l'approvisionnement et l'évacuation des marchandises et des déchets.

Responsables de mise en œuvre

- Communes et EPCI
- Établissements publics d'aménagement

● Aménager des sites logistiques innovants et performants et réutiliser les sites urbains déqualifiés pour des activités logistiques

En zone dense, le foncier est rare et d'un coût élevé, d'où les difficultés rencontrées pour réserver du fon-

cier destiné à la logistique. Par ailleurs, il est nécessaire pour faciliter l'acceptation de l'activité logistique de favoriser la réalisation de formes immobilières qualitatives du point de vue paysager et environnemental en zone urbaine dense. Enfin, certains sites urbains vieillissants ne répondent plus aux normes en vigueur (par exemple : friches industrielles, sites pollués) et nécessitent une requalification.

Pour faire face à ces difficultés, le recensement par l'IAU Île-de-France et l'EPFIF des sites présentant un potentiel en matière de logistique permet d'orienter l'action.

Un accompagnement financier de la région Île-de-France est proposé pour les communes souhaitant mettre en place un site logistique en zone dense afin d'améliorer le bilan financier des opérations.

Responsables de mise en œuvre

- Communes, EPCI, départements
- Propriétaires fonciers, aménageurs
- Établissements publics fonciers, société d'économie mixte ou société publique locale d'aménagement

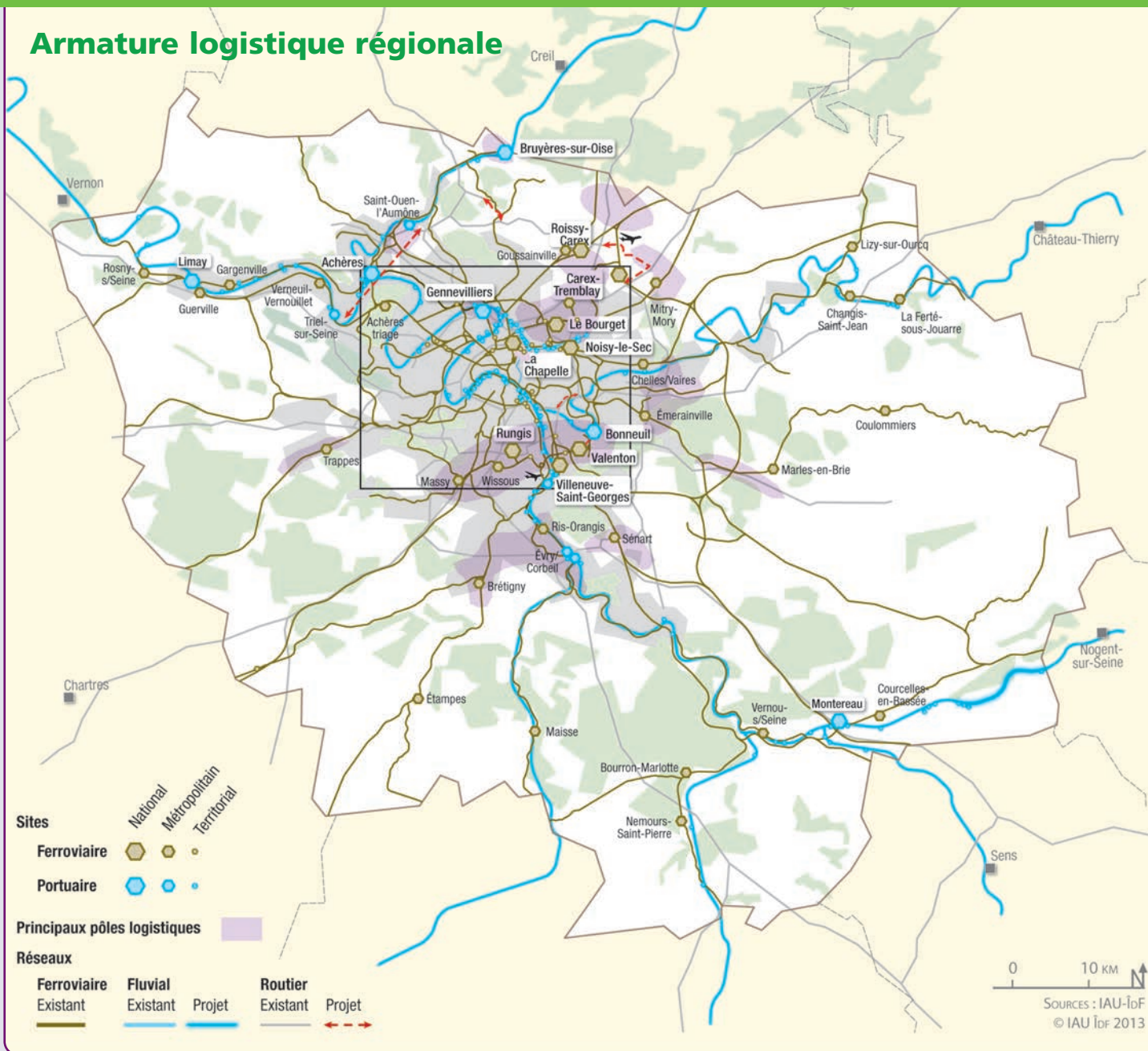
Financiers

- Région Île-de-France

Objectifs de réalisation

- Ces actions sont à mettre en œuvre dès que possible et doivent s'inscrire dans la durée.

Armature logistique régionale



Armature logistique régionale à Paris, cœur de métropole et agglomération des pôles de centralité



Action 7.2 Favoriser l'usage de la voie d'eau

1. Conforter l'usage de la voie d'eau pour le transport des matériaux de construction, des déblais de chantier et des déchets

Le transport de matériaux de construction et de déblais de chantier est déjà assuré, pour une part importante, par voie d'eau. Pour renforcer encore cet usage :

● **Inclure, dans les critères d'évaluation des offres des marchés publics de construction, une clause d'écoresponsabilité**

Les collectivités peuvent favoriser le report vers la voie d'eau en insérant dans leurs marchés publics des critères d'évaluation des offres visant à favoriser l'utilisation du mode fluvial pour le transport des déchets de chantier ou la livraison de matériaux de construction. Si des infrastructures permettant d'utiliser la voie d'eau sont mises en place pour la réalisation d'un chantier, il est recommandé aux collectivités qu'elles pérennisent ces équipements sur le long terme.

Responsables de mise en œuvre

- Région, Départements, EPCI, communes
- Les établissements publics locaux
- L'État et ses établissements publics

● **Favoriser l'évacuation par voie d'eau des déblais des chantiers situés à moins de 3 km d'un point d'accès à la voie d'eau.**

Les collectivités devront prendre toutes les mesures adéquates afin de favoriser et, lorsqu'elles en ont les moyens, d'imposer l'évacuation par voie d'eau des déblais des chantiers situés à moins de 3 km d'un point d'accès à la voie d'eau (port public ou privé).

Responsables de mise en œuvre

- Cette recommandation s'adresse aux communes et aux collectivités.



● **Favoriser l'évacuation par voie d'eau des déblais des chantiers liés à la construction des projets d'infrastructures de transports collectifs**

Il est nécessaire de recourir à la voie d'eau autant que faire se peut pour le transport des matériaux et déchets des chantiers des nouvelles infrastructures de transports collectifs.

Pour le projet Grand Paris Express en particulier, la Société du Grand Paris a élaboré un Schéma directeur d'évacuation des déblais avec pour objectif de privilégier les modes de transports alternatifs à la route (fluvial notamment) et d'établir une logistique durable d'évacuation des déblais.

Compte tenu du calendrier de mise en chantier des projets du Nouveau Grand Paris, l'essentiel des besoins en transport de matériaux se fera sur la période 2018 – 2030. À horizon 2020, l'augmentation substantielle de l'utilisation de la voie d'eau pour le transport de marchandises prônée par le PDUIF ne constituera que les prémices du développement massif envisagé pour la décennie suivante.

Responsables de mise en œuvre

- Cette recommandation s'adresse aux maîtres d'ouvrage des projets d'infrastructures de transports collectifs (SGP, RFF, SNCF, RATP, STIF, départements).



2. Transférer de nouveaux flux de la route vers la voie d'eau

● Identifier les flux transférables de la route vers la voie d'eau

Il revient aux entreprises d'identifier les flux qui peuvent être transférés de la route vers la voie d'eau. Cette réflexion est à mener notamment lors des études préalables à l'installation d'un nouvel entrepôt logistique pour en assurer le meilleur positionnement dans la perspective d'une utilisation du fleuve.

Plus généralement, les chambres de commerce et d'industrie et la Région apporteront un soutien méthodologique aux entreprises dans la réalisation d'études d'identification des flux transférables vers la voie d'eau.

● Favoriser la réalisation d'embranchements fluviaux et de zones de transbordement

Le dispositif Plan d'aides au report modal (PARM), initié par Voies navigables de France consiste à verser aux entreprises (chargeurs) une aide financière à la réalisation d'équipements (infrastructure et/ou outillage). Ce dispositif est également abondé par la Région Île-de-France afin d'augmenter le trafic reporté sur la voie fluviale.

● Favoriser le recours à la voie d'eau pour le développement de la logistique urbaine

Il est nécessaire d'encourager l'émergence de nouveaux projets utilisant la voie d'eau : plateforme de logistique urbaine (quai de la Bourdonnais, Austerlitz), base logistique flottante...

Objectifs de réalisation

- Ces actions sont à mettre en œuvre dès que possible et doivent s'inscrire dans la durée.

Responsables de mise en œuvre

- Les entreprises
- Les chambres de commerce et d'industrie
- La Région Île-de-France
- Les départements
- Les communes et EPCI

Voies Navigables de France et Ports de Paris sont des acteurs clés pour permettre le développement du transport par voie d'eau.



Action 7.3 Améliorer l'offre de transport ferroviaire

1. Conforter et développer le fret ferroviaire en améliorant les conditions de mixité de circulation des trains de fret et de voyageurs

Un sillon ferroviaire correspond à la possibilité d'utiliser une ligne ferroviaire dans un créneau horaire fixé à l'avance.

Il s'agit de maintenir ou de développer des sillons ferroviaires pour le fret tout en garantissant la fiabilité de la desserte voyageurs actuelle des RER et trains de banlieue et en permettant son développement selon les principes précisés à l'[action 2.1](#).

Les actions listées ci-après ont pour objectif d'augmenter la capacité des infrastructures et d'améliorer l'organisation des circulations pour permettre une meilleure cohabitation des trains de voyageurs et de marchandises. Elles nécessitent la définition, par axe, de stratégies globales d'amélioration de court, moyen et long terme combinant mesures d'exploitation et d'investissement.

Sont concernés les principaux axes de circulation fret, qu'il s'agisse d'axes mixtes ou d'axes dédiés au fret, à savoir ceux qui relient le port du Havre à l'Île-de-France (axe Normandie-Paris), en particulier dans la perspective de développement de Port 2000, et ceux qui desservent les principaux sites logistiques franciliens ayant un embranchement avec le réseau ferroviaire.

● Améliorer les conditions de mixité de circulation des trains de fret et de voyageurs

Les opérations suivantes feront l'objet d'études et éventuellement de premiers travaux d'ici 2020 :

- Sur l'axe du RER D entre Villeneuve-Saint-Georges et Melun (par Combs-la-Ville et par Corbeil-Essonnes), il s'agit notamment de :
 - créer deux voies supplémentaires entre Juvisy-sur-Orge et Grigny ;
 - décroiser les flux en gare de Corbeil-Essonnes afin de séparer les flux de voyageurs et de marchandises.
- Entre la Normandie et Paris (par Mantes, via Poissy et Conflans-Sainte-Honorine, et par Pontoise), il s'agit notamment d'améliorer, en journée, l'accès du fret à la Grande Ceinture depuis la Normandie :
 - créer une voie supplémentaire entre Conflans-Sainte-Honorine et Val d'Argenteuil et réaliser un saut-de-mouton à Val d'Argenteuil ;
 - hors Île-de-France : remettre en état et électrifier la ligne Serqueux – Gisors et remettre en service le triangle de Serqueux.
- Sur l'axe Paris, Étampes et Orléans :
 - il s'agit en particulier de moderniser les infrastructures (et notamment la signalisation) sur la ligne Juvisy-sur-Orge – Brétigny.
- Sur le réseau Paris, Meaux et Château-Thierry :
 - il s'agit notamment de mettre en place des installations permanentes de contresens (IPCS) sur la ligne Paris – Meaux – Château Thierry.
- Entre l'ouest et le sud de l'Île-de-France :
 - il s'agit notamment de faciliter les circulations fret sur l'axe Épône-Plaisir.

● Améliorer les conditions de circulation des trains de fret sur la Grande Ceinture

Il s'agit de maintenir un usage pour le fret sur la Grande Ceinture.

● Mener les études et les expérimentations pour juger de l'opportunité et de la faisabilité du transport de marchandises sur le réseau tramway

Il s'agit d'analyser les possibilités techniques et économiques d'un usage mixte voyageurs et marchandises des infrastructures tramways notamment par une expérimentation sur site et d'approfondir les conditions à remplir pour la mise en œuvre et la réussite d'un tel projet.

● Préserver l'emprise foncière de la Petite Ceinture

Conformément au SDRIF, la Petite ceinture verra son linéaire maintenu. Sa vocation ferroviaire et ses usages seront à considérer en fonction des tronçons concernés (ferroviaire, transports légers, trame verte) tout en veillant à la réversibilité des aménagements.

Responsables de mise en œuvre

- RFF est responsable des études et de la réalisation des projets visant à améliorer les conditions de mixité de circulation des trains fret et voyageurs et les conditions de circulation des trains fret sur la Grande Ceinture. Ces projets devront être envisagés en lien avec les schémas de secteur des réseaux de trains de banlieue et les schémas directeurs de RER présentés à l'[action 2.1](#) « Un réseau ferroviaire renforcé et plus performant », dans le cadre d'une stratégie globale d'amélioration des conditions de circulation.

Financiers

• État

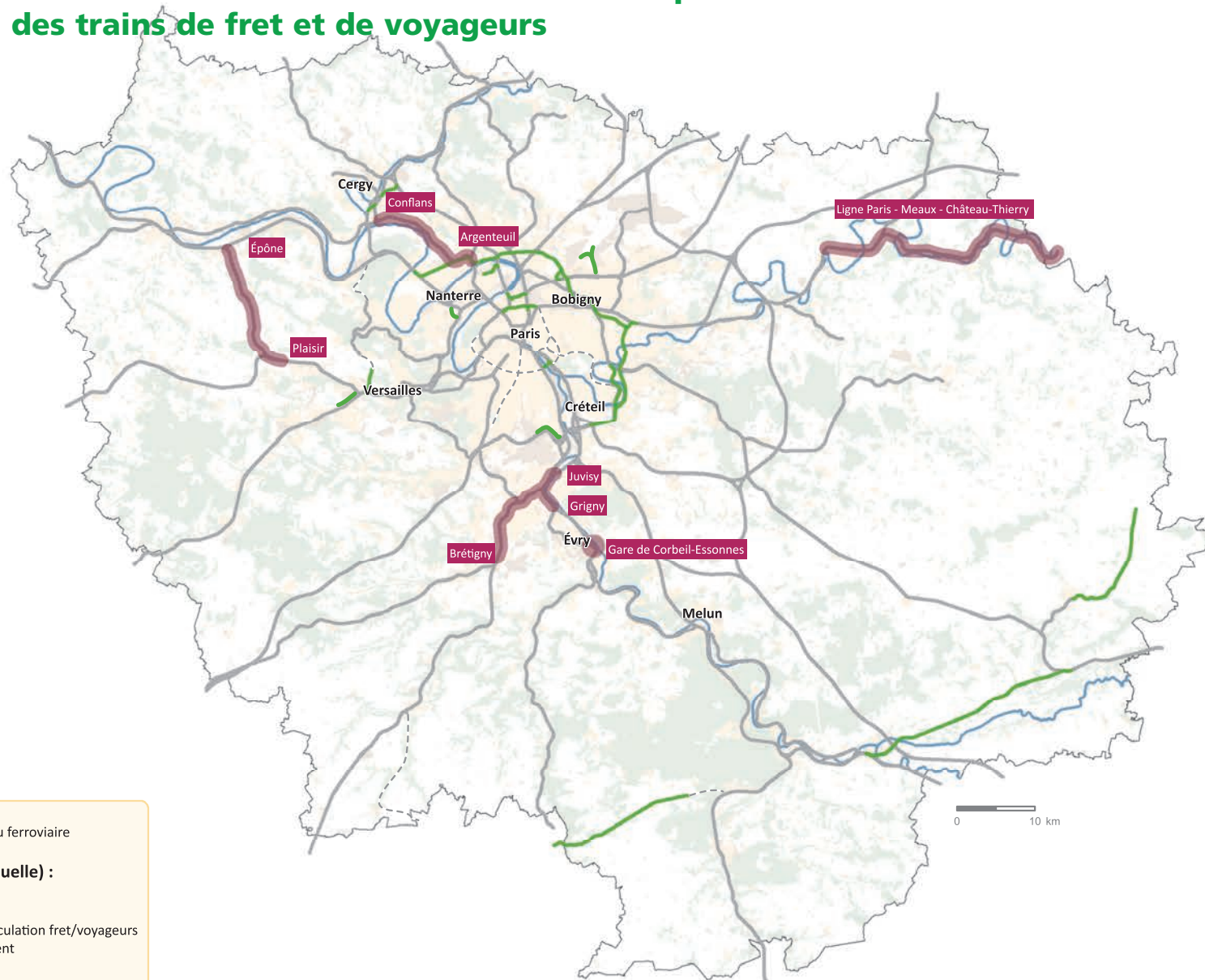
• Région

• RFF



Opérations à réaliser sur les infrastructures ferroviaires pour améliorer les conditions de mixité de circulation des trains de fret et de voyageurs

Hors Île-de-France
Serqueux - Gisors
(Haute-Normandie)



● Opérations sur le réseau ferroviaire

Réseau RFF (situation actuelle) :

- Ligne dédiée au fret
- Ligne avec mixité de circulation fret/voyageurs ou voyageurs uniquement
- - - Ligne non exploitée

Sources : STIF 2013, RFF 2013, IGN BD TOPO 2009 - Réalisation : STIF-DDAET-FEG © STIF - 2013

Action 7.3 Améliorer l'offre de transport ferroviaire suite**2. Améliorer et développer le fonctionnement des plateformes logistiques embranchées sur le réseau ferroviaire**

Pour améliorer le fonctionnement des plateformes logistiques ayant un embranchement avec le réseau ferroviaire, il convient :

- d'améliorer les conditions d'accès ferroviaire aux sites logistiques embranchés (en particulier pour les sites portuaires de Montereau, Limay, Bruyères-sur-Oise et le futur port d'Achères) ;
- d'améliorer la gestion des sites en mettant en place des gestionnaires uniques ;
- d'adapter le chantier de transport combiné de Valenton au départ et à la réception de trains longs de 1 000 m et plus. Les nouveaux chantiers qui seront créés devront permettre l'accueil de trains longs ;
- de réaliser des aménagements ponctuels pour exploiter la pleine capacité des infrastructures existantes, en particulier sur la plateforme de Valenton ;
- l'**action 7.1** identifie les sites existants qu'il convient de maintenir. Il s'agit aussi de créer, en Île-de-France, deux nouvelles plateformes embranchées sur le réseau ferroviaire, l'une au nord et l'autre au sud de la région.

Objectifs de réalisation

- 2015 : remise en état des deux voies de la ligne Serqueux-Gisors
- 2020 : réalisation de l'ensemble des autres opérations

Responsables de mise en œuvre

- RFF, Ports de Paris, opérateurs de fret, Semmaris, Sogaris

Financeurs

- État
- Région, au titre du contrat de projets État-Région (CPER)

**3. Transférer de nouveaux flux de la route vers le rail****● Identifier les flux transférables**

Il revient aux entreprises d'identifier les flux qui peuvent être transférés de la route vers le rail. Cette réflexion est à mener notamment lors des études préalables à l'installation d'un nouvel entrepôt logistique pour en assurer le meilleur positionnement possible dans la perspective d'une utilisation du rail. Cette réflexion pourra apporter des éléments d'identification des flux qui permettraient le développement d'opérateurs ferroviaires de proximité.

Les chambres de commerce et d'industrie et la Région apporteront un soutien méthodologique aux entreprises dans la réalisation d'études d'identification des flux transférables vers le rail.

Responsables de mise en œuvre

- Les entreprises
- Les chambres de commerce et d'industrie
- La Région Île-de-France
- Les départements
- Les communes et EPCI



Action 7.4 Contribuer à une meilleure efficacité du transport routier de marchandises et optimiser les conditions de livraison

1. Élaborer des chartes logistiques départementales

L'élaboration de chartes logistiques départementales constitue un outil pertinent pour coordonner les démarches des partenaires publics et privés en matière d'organisation logistique.

Elles peuvent porter sur l'ensemble des thématiques liées au transport de marchandises et aux livraisons et plus particulièrement contribuer à l'amélioration de la gestion des flux des véhicules de transports de marchandises et leur prise en compte dans le partage de l'espace public.

Responsables de mise en œuvre • Départements



2. Améliorer la desserte routière des sites multimodaux

● Garantir l'accès routier des sites logistiques par des voies adaptées

Les voies desservant les sites logistiques listés dans l'action 7.1 « Maintenir et préserver des sites à vocation logistique » doivent être compatibles avec le fonctionnement et le développement de ces sites. Leur aménagement doit viser à limiter les nuisances pour les riverains.

● Créer les nouvelles voiries nécessaires à la desserte des sites multimodaux

Il s'agit notamment de résorber les principaux goulets d'étranglement routiers : discontinuité dans le maillage entre les sites multimodaux et les voiries rapides, franchissements de Seine, mauvaise articulation entre le réseau structurant et le réseau local d'accès aux sites logistiques multimodaux.

Responsables de mise en œuvre

- Région Île-de-France (étude de définition d'un plan d'action pour la desserte routière des sites multimodaux)
- Gestionnaires de voirie (mise en œuvre du plan)

3. Faciliter le stationnement des poids lourds sur le réseau routier magistral

La création d'aires de stationnement pour les poids lourds sur le réseau routier magistral vise à limiter le stationnement le long de voiries, où la présence de poids lourds à l'arrêt n'est pas souhaitée notamment pour des raisons de sécurité routière. De telles aires devraient bénéficier de services adaptés aux chauffeurs et être sécurisées. Une information sur leur localisation et les places disponibles devra être diffusée auprès des chauffeurs.

Responsables de mise en œuvre

- État (étude de faisabilité et d'opportunité sur le développement des aires de stationnement)

Action 7.4 Contribuer à une meilleure efficacité du transport routier de marchandises et optimiser les conditions de livraison suite**4. Orienter les poids lourds vers le réseau de voirie adapté****● Mettre en place un jalonnement adapté visant :**

- à l'échelle régionale, à faire circuler les poids lourds de manière préférentielle sur le réseau magistral ;
- à l'échelle locale, à orienter le trafic vers le réseau structurant.

Pour ce faire, le jalonnement est le principal moyen d'action. D'autres moyens peuvent être employés (réglementations...).

Responsables de mise en œuvre

- Gestionnaire de voirie
- Région (sous la forme d'une aide aux départements qui souhaitent réaliser ce jalonnement dans le cadre de leur plan ou charte logistique)

5. Optimiser les conditions de livraison**● Mettre en cohérence les réglementations de circulation et de stationnement des véhicules de livraison**

L'objectif de la mise en cohérence est de rendre plus lisibles et plus simples les réglementations en Île-de-France, en utilisant un choix raisonné de paramètres et de seuils. Il s'agit d'encadrer les livraisons pour les rendre plus efficaces, plutôt que de multiplier des contraintes non respectées.

Le PDUIF propose un référentiel commun et simplifié que les communes devront mettre en œuvre au moyen de leurs arrêtés.

- Les réglementations d'accès visant à éviter l'accès en ville des plus gros véhicules devront porter sur la surface au sol des véhicules et non sur le tonnage. Il est ainsi possible d'interdire l'accès à l'ensemble des voies d'une commune aux véhicules les plus gros, sur la base du paramètre de surface au sol. Le seuil préconisé est 29 m² de surface au sol.

À titre exceptionnel, dans le cas de cœurs de villes particulièrement contraints, et en tous les cas sur des périmètres restreints, il est possible d'adopter un seuil plus restrictif de 18 m².

En tout état de cause, ces limitations ne pourront s'appliquer ni au réseau de voirie à caractère structurant, ni aux itinéraires d'accès aux zones industrielles et d'activités les plus importantes.

Par ailleurs, ces restrictions n'ont pas forcément vocation à être permanentes, mais bien à encadrer les circulations aux périodes potentiellement conflictuelles (heures de pointe notamment). Elles peuvent par exemple être levées pendant les périodes nocturnes.

- Des réglementations concernant le gabarit physique (hauteurs, longueurs, largeurs) ou le tonnage des véhicules autorisés à circuler peuvent être appliquées. Néanmoins, celles-ci doivent rester ponctuelles et obéir à des logiques de contraintes physiques liées à l'infrastructure : charge maximale admissible par un pont, hauteur sous un tunnel, etc.

Il est recommandé aux communes d'établir leurs réglementations d'accès en concertation avec les communes voisines et les gestionnaires de voirie concernés, notamment pour assurer :

- la cohérence réglementaire des horaires d'accès ;
- la continuité des itinéraires routiers entre territoires.

La mise en cohérence des réglementations sur un territoire ou sur un axe donné nécessite un travail de concertation qui permette de disposer d'un diagnostic fiable et partagé, de définir les objectifs et de mettre en cohérence les actions. Les enjeux liés aux livraisons et aux véhicules de transport de marchandises ne sont pas de même nature selon les territoires – notamment en fonction de leur densité urbaine –, aussi la démarche de mise en cohérence devra-t-elle se faire en tenant compte des particularités locales.



● **Optimiser le dimensionnement des places de livraison**

- Aménager des aires de livraison sur voirie

Pour permettre les livraisons dans de bonnes conditions, il est nécessaire de disposer d'aires de livraison fonctionnelles, en nombre suffisant et bien localisées.

Il est demandé aux communes, lors de leurs travaux d'aménagement, d'appliquer les préconisations du guide *Aires de livraison – Guide pour leur quantification, leur localisation et leur dimensionnement* – Certu 2009.

- Créer des places de livraison dans les espaces privés

Afin de limiter les conflits d'usage et de permettre de bonnes conditions de livraisons, dans un souci de partage équilibré de l'usage de l'espace public, le stationnement hors voirie des véhicules de livraison doit être recherché.

Il est recommandé aux communes d'inscrire dans leur PLU des normes de création d'aires de livraison au sein des espaces privés des constructions nouvelles. Ces normes tiendront compte de la nature et de la destination des bâtiments.

Il est recommandé de retenir a minima les normes suivantes :

- pour les commerces : une aire de livraison pour 1 000 m² de surface de vente. Cette aire doit permettre l'accueil d'un véhicule de 2,60 m de large, d'au moins 6 m de long et 4,20 m de haut, y compris le débattement de ses portes et d'un hayon élévateur. En outre, elle doit disposer d'une zone de manutention (de l'ordre de 10 m²). Ces dimensions pourraient être diminuées sur justification ;

- pour les bureaux et activités : une aire de livraison de 100 m² pour 6 000 m² de surface de plancher.

● **Améliorer le contrôle du respect des aires de livraison**

Pour que l'offre de places de livraison, notamment sur voirie, joue pleinement son rôle, la mise en place d'un dispositif de surveillance permettant d'obtenir un bon niveau de respect de la part de l'ensemble des usagers (chauffeurs livreurs mais aussi utilisateurs des véhicules particuliers) est essentielle.

Responsables de mise en œuvre

- Communes et EPCI

Objectifs de réalisation

- Ces actions sont à mettre en œuvre dès que possible et doivent s'inscrire dans la durée.

Financeurs

- État
- Région
- Départements
- Communes

● **Optimiser la logistique urbaine**

L'amélioration des performances des chaînes logistiques, notamment sur le « dernier kilomètre », permet à la fois de fluidifier le transport de marchandises ou l'évacuation des déchets en zone dense, et de réduire leur impact environnemental. Des initiatives privées ou

des expérimentations, intégrant des techniques d'organisation et de nouvelles technologies, vont dans ce sens, et permettent notamment :

- de limiter le nombre de véhicules et d'améliorer le taux de remplissage ;
- d'optimiser les ruptures de charges pour favoriser l'usage de véhicules propres en milieu urbain dense ;
- d'aider au développement d'hôtels logistiques ou d'aires de transbordement.

La Région, en partenariat avec l'Établissement Public Foncier d'Île-de-France (EPFIF) réalisera un diagnostic des sites susceptibles d'accueillir de l'activité logistique. Ce diagnostic pourra être suivi d'une expérimentation de type hôtel logistique en zone dense afin de démontrer la rentabilité socio-économique d'un tel projet.

Dans un second temps, la Région accompagnera ces projets, dans le cadre de son dispositif de soutien aux bonnes pratiques en matière de fret et de logistique.

Responsables de mise en œuvre

- EPFIF
- Départements, EPCI, communes
- Entreprises
- Associations

Financeurs

- Région



Action 7.5 Améliorer les performances environnementales du transport de marchandises

1. Favoriser le renouvellement du parc de poids lourds et véhicules utilitaires légers en faveur d'un parc moins polluant, moins émetteur de gaz à effet de serre et moins bruyant

- Créer une plateforme de groupement de commandes de véhicules propres et silencieux

Cette plateforme régionale de groupement de commandes permettra de faire baisser les prix d'acquisition de poids lourds et véhicules utilitaires légers par des commandes massives. Ce dispositif permettra aux PME et PMI de renouveler plus rapidement leur parc de véhicules et d'intégrer dans leurs flottes une part significative de véhicules propres, en particulier électriques (véhicules utilitaires légers), gaz naturel pour véhicule (GNV) ou biogaz (notamment pour les poids lourds).

Responsables de mise en œuvre

- Région Île-de-France

L'utilisation du biogaz issu de la méthanisation sera encouragée dès lors que les sources d'approvisionnement seront disponibles en quantité suffisante.

2. Favoriser la circulation des véhicules les moins polluants

- Mettre en place des réglementations d'interdiction de circulation des poids lourds les plus polluants

Il s'agit de :

- prendre en compte, dans les arrêtés communaux de circulation des poids lourds, la norme Euro des véhicules selon le calendrier suivant :
 - à partir du 1^{er} janvier 2016, interdiction de circulation à tous les poids lourds ne respectant pas la norme Euro 3 au moins ;
 - à partir du 1^{er} janvier 2018, interdiction de circulation à tous les poids lourds ne respectant pas la norme Euro 4 au moins.

Il revient donc aux communes de prendre les arrêtés municipaux de circulation en fonction de ce calendrier.

Responsables de mise en œuvre

- Les communes

Objectifs de réalisation

- Ces actions sont à mettre en œuvre dès que possible et doivent s'inscrire dans la durée.



DÉFI 9 Faire des Franciliens des acteurs responsables de leurs déplacements

Les choix en matière de déplacements sont l'affaire de tous, acteurs institutionnels mais aussi usagers et citoyens. Si les politiques de déplacement ont un impact majeur sur la mobilité, ce sont les individus qui décident quand, où et comment ils se déplacent. Il faut que ces « décideurs », dans leur diversité, soient informés et responsabilisés.

Le droit au transport est inscrit dans la loi, attribuant à la collectivité la responsabilité de permettre à tous de se déplacer. Pour autant, il est nécessaire que chacun prenne conscience des conséquences de ses choix de déplacement sur l'environnement et sur le système de transport.

Faire des Franciliens des acteurs responsables de leurs déplacements est donc essentiel pour atteindre les objectifs du PDUIF.

Les principes d'action retenus par le PDUIF

- Mettre à disposition une information adaptée sur l'ensemble des modes de transport.
- Accompagner les Franciliens dans leurs choix en matière de mobilité.

Développer une information sur l'ensemble des services de mobilité pour mettre en valeur les alternatives à la voiture particulière

L'accès à une information complète et fiable est essentiel pour bien choisir son itinéraire et son mode de déplacement. L'information, avant et au cours du déplacement, doit être adaptée à chaque public et passer par le bon vecteur de communication.

L'information doit aussi permettre d'adapter son comportement de mobilité. Connaître les alternatives à la voiture particulière et les possibilités de se déplacer en combinant les modes et les services de mobilité sur un territoire est un préalable à l'évolution des pratiques de déplacement.

L'information dans les transports collectifs a connu de nettes améliorations ces dernières années avec, par exemple, le développement de systèmes d'information dynamique dans les réseaux ou le développement des calculateurs d'itinéraires sur Internet.

À l'avenir, l'enjeu réside en particulier dans la diffusion d'une information capable de présenter la globalité de l'offre de transport quel que soit l'exploitant du réseau ainsi que dans l'amélioration de l'information en situation perturbée (action 2.6).

L'information reste en effet trop souvent cantonnée à chaque mode de déplacement. C'est bien le développement d'une information sur l'ensemble des services de mobilité (transports collectifs, voiture, vélo, covoiturage...) qu'il faut viser à l'échelle régionale mais aussi locale.

Le développement d'un véritable système d'information multimodale à l'échelle régionale proposant un calculateur d'itinéraire pour l'ensemble des modes de déplacement et de l'information sur les services de mobilité est donc aujourd'hui essentiel. Ce système sera mis en œuvre sur Internet, mais la diffusion de ces informations doit aussi être facilitée par la multiplication des supports mobiles (téléphones portables...) (action 9.3).

Par ailleurs, l'information diffusée à l'échelle locale, sur site, est indispensable pour offrir à tous une information actualisée (par exemple, sur les travaux de voirie en cours) et plus précise mais aussi mieux adaptée au public concerné (action 9.3).

Le conseil en mobilité : un facilitateur de la mobilité pour tous dans le respect des enjeux de développement durable

Le conseil en mobilité a pour but d'encourager les différents acteurs (particuliers, entreprises, établissements d'enseignement, collectivités...) à rationaliser leurs pratiques et leurs choix modaux en fonction de critères économiques et environnementaux. Le vecteur humain est essentiel pour assurer ce conseil car il permet d'adapter le message en fonction des personnes, de prendre en compte les besoins spécifiques de chacun et de convaincre.

Ces dernières années, des agences locales de la mobilité se sont créées en Île-de-France, notamment ciblées vers les publics en insertion. Selon le contexte local, elles peuvent être portées par une association ou par une collectivité.

Les conseillers en mobilité doivent disposer d'outils efficaces pour diffuser des informations pertinentes : des « kits voyageurs », qui pourront être adaptés pour des publics ciblés, seront créés, et les conseillers auront un accès privilégié au site d'information multimodale (action 9.3).

Les premiers lieux du « conseil en mobilité » resteront les points d'entrée sur le réseau de transports collectifs que sont les gares et stations. Trouver une information sur les transports collectifs mais aussi sur les itinéraires piétons, les voiries cyclables ou les services de mobilité disponibles à proximité d'une gare est indispensable pour faciliter l'organisation de son déplacement et déclencher un changement de comportement (actions 2.6 et 9.3).

Élaborer des plans de déplacements pour susciter les changements de comportement de mobilité

La mise en place de plans de déplacements à l'échelle d'une entreprise (PDE), d'une administration (PDA) ou d'un établissement scolaire (PDES) constitue un levier pour modifier les habitudes de déplacement.

L'élaboration concertée de ces plans permet en effet de repenser l'organisation des déplacements liés à l'activité de l'entreprise, l'organisme, la zone d'activités ou l'établissement scolaire. Au-delà de l'effet direct sur les déplacements en lien avec l'activité de l'établissement, les PDE, les PDA et les PDES permettent à chacun de reconsidérer ses pratiques de déplacement dans leur ensemble.

Objectifs multiples des plans de déplacements

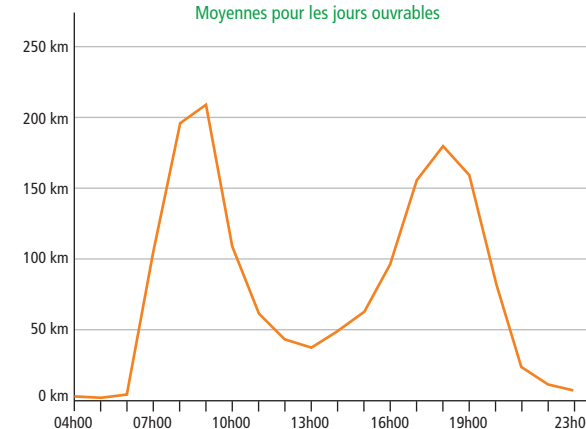
Pour les entreprises, administrations, établissements...	Pour les salariés, employés, scolaires...	Pour la collectivité
<ul style="list-style-type: none"> • Diminuer les coûts (stationnement, frais de déplacements...) • Faciliter l'accessibilité du site (aux salariés, visiteurs) • Valoriser son image, contribuer à la culture d'entreprise 	<ul style="list-style-type: none"> • Diminuer les frais domicile-travail • Diminuer la perte de temps (congestion, stationnement) • Plus de convivialité 	<ul style="list-style-type: none"> • Réduire : <ul style="list-style-type: none"> – la congestion, – les pollutions, – les nuisances. • Améliorer la sécurité

Les plans de déplacements d'entreprises et d'administrations (PDE/PDA)

Les PDE/PDA permettent d'agir sur les pratiques de déplacement afin de réduire la congestion, la pollution et d'améliorer la sécurité.

Au-delà des objectifs classiques qui leur sont assignés, les PDE/PDA franciliens doivent intégrer la question de l'organisation du travail. La congestion récurrente des réseaux de transport qu'ils soient routiers ou collectifs est liée de manière indissociable à la concentration des déplacements aux heures de pointe. Or, durant ces périodes, les déplacements pour se rendre à son travail ou pour affaires professionnelles sont majoritaires. Lorsque cela est possible, de nouvelles formes d'organisation du travail au sein de l'entreprise ou de l'administration, voire le développement du télétravail sont à rechercher pour limiter le besoin de déplacement (action 9.1).

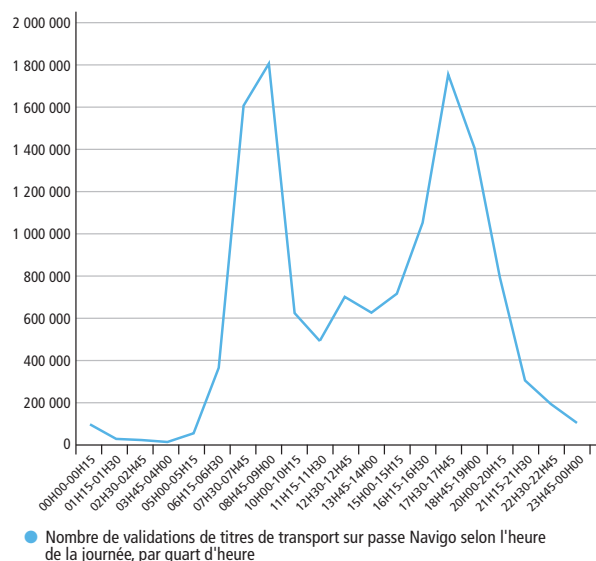
Longueur des bouchons sur autoroutes et voies rapides d'Île-de-France – Juin 2010
Moyennes pour les jours ouvrables



Source : Centre Régional d'Information et de Coordination Routières (CRICR) Île-de-France



Fréquentation des réseaux de transports collectifs en Île-de-France selon l'heure de la journée



Source : STIF – Remontées des validations télébillettiques avril 2010

À l'échelle d'une zone d'activités, il est intéressant d'élaborer des plans de déplacements interentreprises (PDIE). Plusieurs entreprises mettent ainsi en commun des solutions et des services de mobilité qu'elles ne pourraient prendre en charge seules, comme par exemple les sites Internet de covoiturage.

L'incitation et l'accompagnement des entreprises est essentiel pour accélérer l'élaboration de PDE/PDA et la mise en œuvre des actions identifiées (*action 9.1*).

En 2009, 120 démarches de PDE étaient en cours, pour partie au sein de ces établissements directement visés par les mesures du PPA approuvé par l'État en 2006, ce qui représentait 276 000 salariés. Plusieurs démarches de PDA ont été entreprises par les départements et les services de l'État.

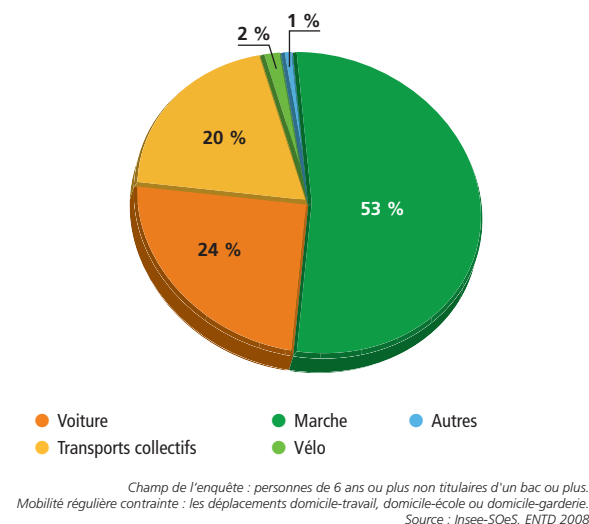
Les plans de déplacements d'établissements scolaires (PDES)

Marcher pour aller à l'école, prendre son vélo ou le bus plutôt que la voiture... Ces habitudes de déplacement doivent être prises dès l'enfance pour se perpétuer à l'âge adulte. En Île-de-France, la marche et les transports collectifs sont déjà les modes les plus utilisés pour se rendre à son école ou son lieu d'étude. Cependant, la part de la voiture ou des deux-roues motorisés n'est pas négligeable, en particulier dès qu'on s'éloigne du cœur de métropole. L'apprentissage de la mobilité durable doit donc se faire dès l'enfance, au travers du développement des plans de déplacements d'établissements scolaires.

Les PDES sont des démarches établies en concertation avec les parents d'élèves et leurs enfants, les directions d'établissement, les enseignants et les collectivités concernées.

La mobilisation des collectivités pour inciter les établissements scolaires à mettre en place de tels plans et soutenir leur élaboration et leur mise en œuvre est essentielle (*action 9.2*).

Part des modes de transport utilisés pour se rendre à l'école



La mesure la plus fréquemment retenue par les PDES est la mise en place de lignes de « bus pédestres ». Le bus pédestre est un groupe d'élèves, conduit et encadré par des adultes (généralement des parents volontaires ou des retraités), qui effectue à pied le trajet entre les secteurs d'habitations et l'établissement scolaire.



Action 9.1 Développer les plans de déplacements d'entreprises et d'administrations

Inscrire les déplacements liés au travail dans le cadre d'une mobilité durable concerne toutes les entreprises et les administrations. Les plans de déplacements d'entreprises (PDE) ou d'administrations (PDA) permettent concrètement de mettre en place les mesures adaptées à cet objectif. Les plans de déplacements interentreprises ou interadministrations permettent de mutualiser l'organisation des moyens.

En Île-de-France, le Plan de protection de l'atmosphère révisé en 2013 rend obligatoire l'élaboration de PDE ou PDA pour les établissements grands générateurs de trafic⁹, portant à environ 340 le nombre d'établissements concernés. Les administrations de l'Etat sont également tenues d'élaborer leur plan de déplacements¹⁰.

Les établissements pour lesquels la mise en œuvre de PDE ou de PDA n'est pas obligatoire sont incités à la faire et, plus particulièrement :

- les établissements, entreprises et administrations, de 200 salariés et plus,
- les zones d'activités de 200 salariés et plus dans le cadre de plans de déplacements interentreprises (PDIE),
- les centres commerciaux,

⁹. Arrêté 2008-1926-1 du 30 octobre 2008. Est considéré comme grand générateur de trafic un établissement dont le nombre d'utilisateurs de la voiture particulière est supérieur à 700 (ce nombre est calculé en multipliant le nombre de salariés de l'établissement par le taux moyen d'utilisation de la voiture parmi les personnes travaillant dans la commune d'implantation de cet établissement).

¹⁰. Décret 2006-1663 du 22 décembre 2006 et circulaire d'application du 25 janvier 2007.

- toutes les entreprises ou administrations à l'occasion de déménagement ou de regroupement de sites,
- les entreprises et les administrations aux horaires de travail atypiques, les PDE pouvant apporter une réponse aux difficultés de déplacements rencontrées par les employés concernés.

1. Élaborer et mettre en œuvre des PDE/PDA, notamment interentreprises et interadministrations, pour favoriser l'usage des modes respectueux de l'environnement et de la santé et améliorer les conditions de déplacements liés au travail

Les mesures prises par les PDE/PDA visent notamment à :

- encourager l'utilisation des transports collectifs,
- inciter au covoiturage,
- promouvoir l'usage des modes actifs,
- promouvoir l'usage des vélos à assistance électrique par la mise en place de stationnements sécurisés,
- faciliter l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables par la mise en place de bornes de recharge (cf. action ENV 1)
- rationaliser l'offre de stationnement pour les employés ou les visiteurs,
- aménager les horaires de travail,
- limiter les besoins de déplacement,
- accompagner et encourager le logement à proximité du lieu de travail ou sur le réseau de transports en commun,

- mettre en place des formations à l'écoconduite, à la sécurité routière et à l'usage du vélo,
- renouveler les flottes de véhicules d'entreprises / administrations par des véhicules électriques et hybrides rechargeables (cf. action ENV 1),
- mettre en place un service d'auto-partage.

De plus, les PDE franciliens sont encouragés à intégrer :

- un volet sur le risque en matière de sécurité routière,
- une analyse de l'organisation du travail (horaires et modes de travail) afin de proposer des actions permettant de limiter le nombre de déplacements, en particulier aux heures de pointe (aménagement des horaires, travail à distance, bureau de passage, téléconférence, télétravail ...), lorsque ces PDE sont mis en place pour des établissements :
 - situés en cœur de métropole,
 - desservis par une ligne de transports collectifs structurante (RER, train, métro, tramway) présentant un taux de charge élevé.



2. Inciter et accompagner les entreprises dans l'élaboration de PDE

Accompagner tous les établissements, quelle que soit leur taille, désireux de mener une démarche PDE, est essentiel à la réussite de la démarche.

Les dispositifs d'animation et d'échange d'informations et d'expériences déjà existants à l'échelle régionale seront confortés.

Leur rôle sera renforcé par le déploiement, à l'échelle locale, de conseillers en mobilité.

Lors de la mise en place d'une démarche PDE/PDA, une articulation sera recherchée avec les agences locales de mobilité, les points info-énergie et les coordinateurs sécurité routière. Au sein des entreprises, il est recommandé d'associer le comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail (CHSCT) ainsi que les services des ressources humaines et de sensibiliser les médecins du travail.

Objectifs de réalisation

- 30 % des personnes travaillant en entreprise ou dans des administrations en Île-de-France concernées par un PDE ou un PDA d'ici 2020.

Responsables de mise en œuvre

Pour l'élaboration des PDE/PDA :

- Entreprises, administrations : ressources humaines, organismes paritaires, représentants du personnels.

Pour l'animation :

- Les communes, les EPCI, les départements, les chambres de commerce et d'industrie ont un rôle essentiel dans la sensibilisation, la mobilisation et le conseil aux entreprises et administrations.
- À l'échelle régionale, l'animation et la coordination des actions PDE/PDIE est assurée par le biais du dispositif Pro'Mobilité qui regroupe, en 2010, la Région Île-de-France, l'Ademe, le STIF, la DRIEE, la CRCI, les chambres de commerce et d'industrie, l'ARENE, l'IAU et le Certu.

Le Club Mobilité Capitale animé par l'ADEME permet l'échange d'informations entre les acteurs engagés dans les PDE en Île-de-France.

Documents de référence

- Guide Pro'mobilité *Réussir son plan de déplacements d'entreprise*.
- Le site Internet www.promobilité.fr est un portail d'information sur les PDE en Île-de-France.



Action 9.3 Donner une information complète, multimodale, accessible à tous et développer le conseil en mobilité

1. Mettre à disposition un système d'information multimodale de référence

Le site Internet de référence en matière d'information sur les transports collectifs, www.vianavigo.com, verra son contenu enrichi d'informations sur l'ensemble des modes de transport. Cette action sera mise en place en deux temps.

● Mise à disposition d'informations sur les services de mobilité disponibles selon les territoires franciliens

L'information mise en ligne sur le site Internet sera étendue à l'ensemble des services de mobilité (covoiturage, vélo et vélo en libre-service, autopartage, taxis, stationnement, transport scolaire, transport à la demande, etc.) en :

- intégrant un support cartographique pour consulter l'ensemble des services de transport sur un territoire donné,
- créant un annuaire des sites Internet qui fournissent de l'information sur les services de mobilité et en proposant un accès facilité à ces sites via des liens à partir de www.vianavigo.com.

- Intégration, dans la recherche d'itinéraires en Île-de-France des différents modes de transport en mettant en valeur les modes alternatifs à la voiture particulière

De nouvelles fonctionnalités seront ajoutées au site www.vianavigo.com pour :

- proposer des informations en temps réel,
- rendre possible l'intégration de retours utilisateurs pour améliorer les itinéraires proposés.

L'intégration des modes de transport autres que transports collectifs sera progressive sur la base des partenariats qui seront établis avec les producteurs de données. Cette intégration se fera toujours dans l'optique de garantir la qualité des informations fournies au public.



2. Développer des outils pour le conseil en mobilité

- Créer des « kits voyageurs » pour des publics ciblés (comment utiliser les différents modes de transport collectifs : monter dans un bus, reconnaître un arrêt, valider son titre de transport...),
- donner aux acteurs locaux dispensant du conseil en mobilité un accès spécifique au site d'information multimodale de référence, pour leur permettre d'utiliser des services complémentaires communs (cartes de temps de parcours, paramétrage accru du calculateur, vues spécifiques, etc.).

Action 9.3 Donner une information complète, multimodale, accessible à tous et développer le conseil en mobilité suite**3. Diffuser de l'information multimodale auprès de tous les publics**

- Délivrer de l'information sur tous les modes de transport via les agents en gare.
- Délivrer de l'information sur tous les modes de transport via des agences locales de mobilité ou des conseillers en mobilité.

Objectifs de réalisation**À horizon 2015 :**

- Évolution du site Internet www.vianavigo.com vers une plateforme Internet d'information voyageurs.
- Intégration d'un annuaire des sites de services de mobilité.
- Consolidation des informations par mode de transport.
- Intégration progressive des modes autres que les transports collectifs.

À horizon 2020 :

- Achèvement du système d'information horaire et temps réel, couvrant l'ensemble des modes de transport et de déplacement.

Financeurs

- STIF

Responsable de mise en œuvre**Mise à disposition d'un système d'information multimodale de référence :**

- Le STIF, pour la partie transports collectifs.
- Pour les autres informations : mise en place de conventions d'accès aux données et partenariats techniques avec les acteurs compétents, notamment les membres du comité de pilotage.

Mise à disposition d'un annuaire sur les services de mobilité :

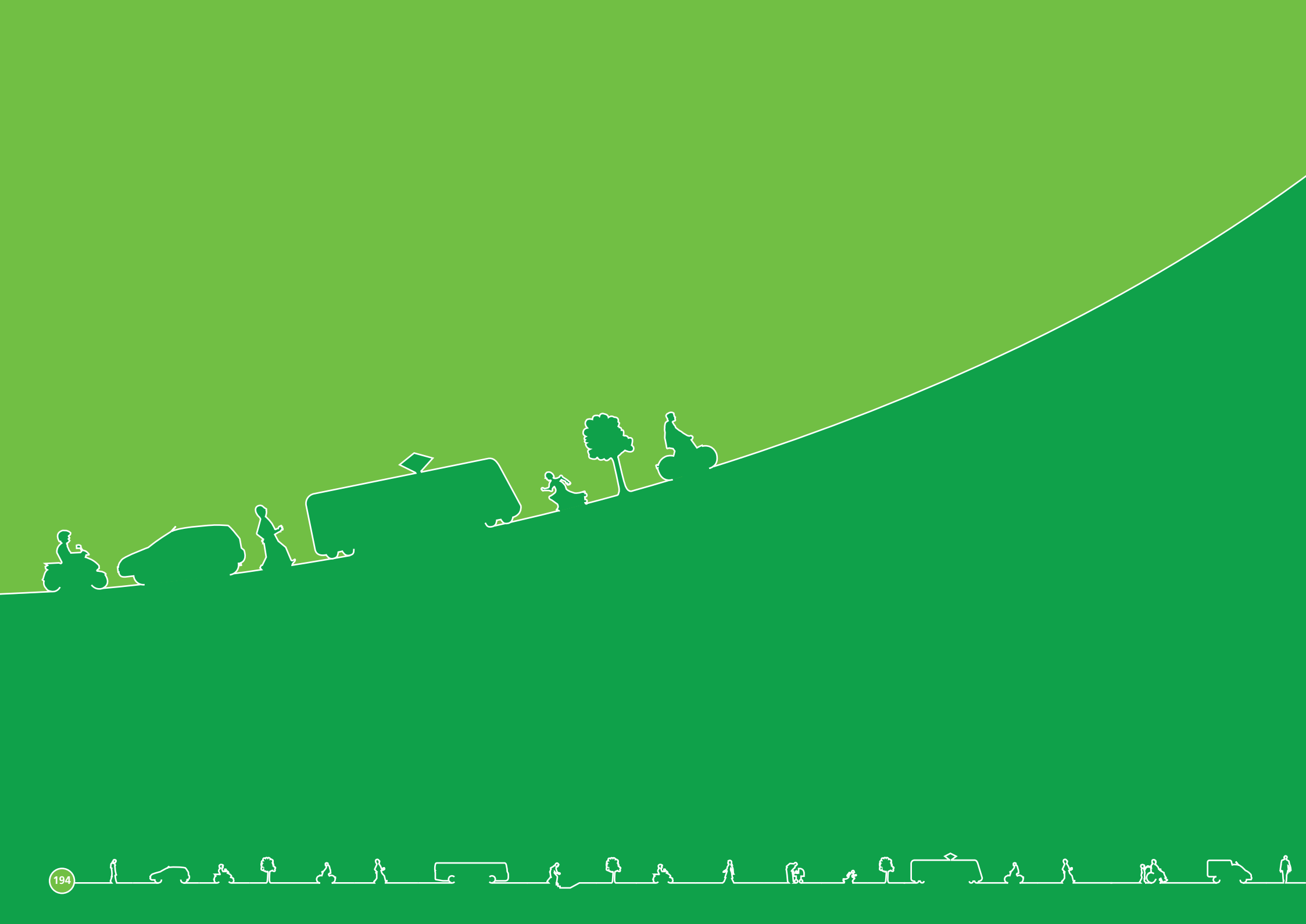
- Le STIF, en collaboration avec un comité de pilotage constitué d'acteurs publics ayant un rôle privilégié dans la production de données ou les services.
- La participation des acteurs au projet pourra être progressive

Développement d'outils facilitant le conseil en mobilité :

- Fourniture des outils complémentaires communs : le STIF
- Déploiement local, utilisation, diffusion : acteurs locaux (EPCI, communes, chambres de commerce et d'industrie, départements, associations, etc).

Le STIF est responsable de la consolidation de l'information multimodale fournie par les différents partenaires. Il procure cette information aux acteurs qui le souhaitent (collectivités, entreprises, ...) selon certaines conditions de mise à disposition. La mise en place d'agences locales de mobilité est du ressort des collectivités locales.





4.1 L'impact du PDUIF sur la mobilité et le système de déplacement

4.2 L'impact du PDUIF sur l'environnement et la qualité de vie



4.1 L'impact du PDUIF sur la mobilité et le système de déplacement

L'estimation de l'évolution de l'usage des modes de déplacement se fonde sur les prévisions de croissance urbaine déclinée à l'horizon 2020. Deux scénarios ont été considérés :

- le **scénario du statu quo** constitue la situation de référence de l'évaluation du PDUIF. Dans celui-ci, les réseaux de transport sont inchangés par rapport à 2010 hormis la mise en service des projets de transports collectifs en chantier en 2010 ;
- le **scénario PDUIF** suppose que l'ensemble des actions inscrites au PDUIF sont mises en œuvre.

Ces deux scénarios ont été intégrés dans le modèle de prévision des déplacements de personnes du STIF, afin d'apprécier leurs impacts respectifs sur l'évolution de l'usage des différents modes de déplacement et de l'usage des réseaux de transport. Les hypothèses retenues pour chacun de ces scénarios sont présentées plus en détail dans le rapport d'évaluation environnementale.

Le scénario du statu quo conduirait à une augmentation de l'usage de la voiture et des deux-roues motorisés nettement plus forte que celle des transports collectifs et des modes actifs.

Le scénario PDUIF vise une diminution globale de l'usage de la voiture et des deux-roues motorisés, ainsi qu'une forte hausse de l'usage des transports collectifs et des modes actifs.

● Quelle réponse aux besoins de mobilité ?

Faire face à la croissance des déplacements dans un contexte de saturation des réseaux

De nombreuses mesures inscrites au PDUIF visent à offrir des capacités de transport nouvelles ou à restaurer les capacités existantes en optimisant le fonctionnement des réseaux.

Les mesures portant sur le développement de l'offre de transports collectifs et la modernisation des réseaux (*actions 2.1 à 2.4*) seront les plus efficaces en la matière. Elles permettront un accroissement de l'offre de 25 % sur l'ensemble de la région et la suppression des situations de congestion dans les tronçons des réseaux ferroviaires situés dans Paris et le cœur de métropole.

Comparaison de l'évolution du nombre de déplacements par mode selon les deux scénarios entre 2010 et 2020
(déplacements en jour ouvrable)

	Transports collectifs	Voiture et deux-roues motorisés	Modes actifs	Total
Scénario du statu quo	+ 6 %	+ 8 %	+ 4 %	+ 7 %
Scénario PDUIF	+ 20 %	- 2 %	+ 10 %	+ 7 %

Source : modélisation STIF

Nota : Les résultats présentés pour le scénario du statu quo correspondent aux résultats de modélisation. Pour le scénario PDUIF, seules les actions qui concernent l'offre de transports collectifs et les vitesses de circulation peuvent être modélisées. Le modèle permet de répartir l'évolution correspondant aux objectifs fixés pour le PDUIF sur l'ensemble de l'Île-de-France à l'échelle locale.



Évolution du taux de charge du réseau de métro en fonction de l'évolution attendue des déplacements après mise en œuvre des actions du défi 2



Situation 2020 après réalisation des infrastructures nouvelles inscrites dans le défi 2 et réalisation du plan de modernisation du métro.

Source : STIF

Impact sur les fortes situations de surcharge du réseau de RER et de métro

Le prolongement du RER E à l'ouest permettra de diminuer la charge du tronçon central du RER A d'environ 15 %. Il aura aussi un fort effet de décharge du RER B et du pôle de correspondance de Châtelet-Les Halles.

Le prolongement de la ligne 14 jusqu'à la Mairie de Saint-Ouen permet une décharge d'environ 25 % des tronçons saturés de la ligne 13.

Enfin, le développement de l'usage des modes actifs est lui aussi susceptible d'améliorer les situations de congestion en limitant les déplacements de courte distance sur les réseaux routiers et, dans une moindre mesure, sur les réseaux de transports collectifs.

Garantir la mobilité pour tous

Les mesures du PDUIF vont permettre d'améliorer considérablement les conditions de déplacement des personnes à mobilité réduite (PMR) en rendant progressivement accessible la chaîne de déplacement, tant pour les transports collectifs que pour la voirie.

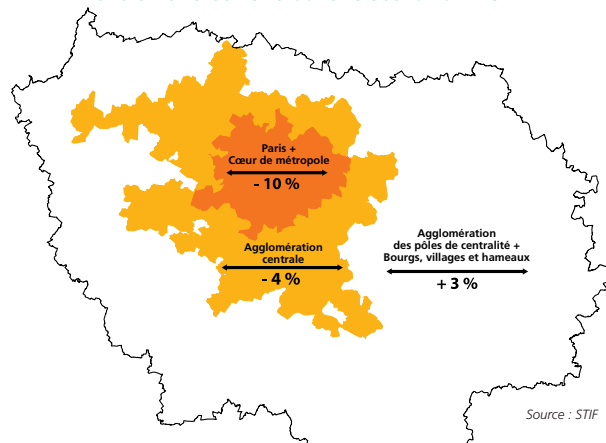
Par ailleurs, garantir la mobilité pour tous c'est aussi permettre aux personnes qui n'ont pas accès à la voiture de se déplacer. Le choix fait par le PDUIF de privilégier le développement des transports collectifs et des modes actifs est à cet égard fortement porteur de solidarité. Développer les transports collectifs en dehors des périodes de pointe est de nature à répondre aux besoins de déplacement domicile-travail aux horaires décalés. Le développement du transport à la demande dans les secteurs peu denses va aussi dans le sens d'une région plus équitable.

Le principe affirmé par le SDRIF d'une géographie prioritaire (cf. chapitre 1, l'enjeu du PDUIF) doit permettre de concentrer les efforts là où les transports collectifs

Concernant les réseaux routiers, les mesures d'exploitation qui seront mises en œuvre sur le réseau de voiries rapides urbaines permettront de réguler le débit des voies.

Dans le même temps, le trafic routier devrait continuer à diminuer (cf. graphique d'évolution du trafic routier depuis 2000 présenté au chapitre 2) dans Paris et le cœur de métropole et connaître une inversion de tendance dans l'agglomération centrale. En revanche, il continuerait à progresser dans les bourgs, villages et hameaux et les agglomérations des pôles de centralité.

Évolution des distances parcourues en voiture entre 2010 et 2020 dans le scénario PDUIF



sont essentiels, et ainsi favoriser la cohésion sociale et urbaine.

Enfin, les nouveaux plans locaux de déplacements devront prendre en considération les objectifs spécifiques de la politique de la ville introduits par la loi n°2014-173 du 21 février 2014 de programmation pour la ville et la cohésion urbaine, notamment en améliorant l'accessibilité des quartiers défavorisés en transports collectifs.

Assurer l'équité territoriale dans l'accès à la mobilité

Pour assurer un traitement équitable entre les territoires, les mesures prévues par le PDUIF doivent être appliquées sur l'ensemble de l'Île-de-France et tiennent compte des spécificités des territoires.

Par rapport au PDUIF 2000, plusieurs principes forts sont affirmés :

- c'est l'ensemble des pôles gares d'Île-de-France, et non plus seulement une sélection d'entre eux, qui doit connaître une amélioration pour atteindre les objectifs de qualité précisés par l'action 2.5, Aménager des pôles d'échange de qualité ;
- la hiérarchisation des réseaux de bus et les niveaux de service affichés pour les lignes Express et Mobilien permettront d'offrir un niveau homogène d'offre pour une même demande de transport ;
- le principe du cadencement des lignes ferroviaires est aussi porteur d'homogénéité de traitement à besoin équivalent ;
- enfin, la création de lignes T Zen va permettre la mise en place de projets structurants pour un nombre important de bassins de vie.

Les nouveaux plans locaux de déplacements, outils privilégiés de la mise en œuvre du PDUIF à l'échelle locale, seront aussi à même de garantir, au sein de leur volet socle d'actions, la généralisation des principes majeurs portés par le nouveau PDUIF, par exemple en matière de partage de la voirie.

Améliorer l'accès aux emplois et aux pôles économiques

En 2010, de très nombreuses zones d'emploi sont situées à l'écart des réseaux de transports collectifs structurants. Grâce à la réalisation des infrastructures nouvelles prévues par le PDUIF, cette situation sera notablement améliorée d'ici 2020.

Part des emplois situés à distance de marche des réseaux de transports collectifs structurants

	En 2006	En 2020
Paris	99 %	100 %
Petite couronne	63 %	80 %
Grande couronne	27 %	36 %

À 800 m pour le RER et le train, 600 m pour le métro, 400 m pour le tramway ou T Zen

Les entreprises verront ainsi s'élargir leur bassin de recrutement accessible en transports collectifs, et l'accès aux emplois sera donc facilité pour la plupart des actifs franciliens.

Faire face à la croissance des flux de marchandises

Les actions du PDUIF permettent de faciliter l'organisation du transport de marchandises par les professionnels, en simplifiant les réglementations et en garantissant à ces derniers une meilleure prise en compte des besoins pour l'activité logistique en ville (livraisons, stockage et manutention).

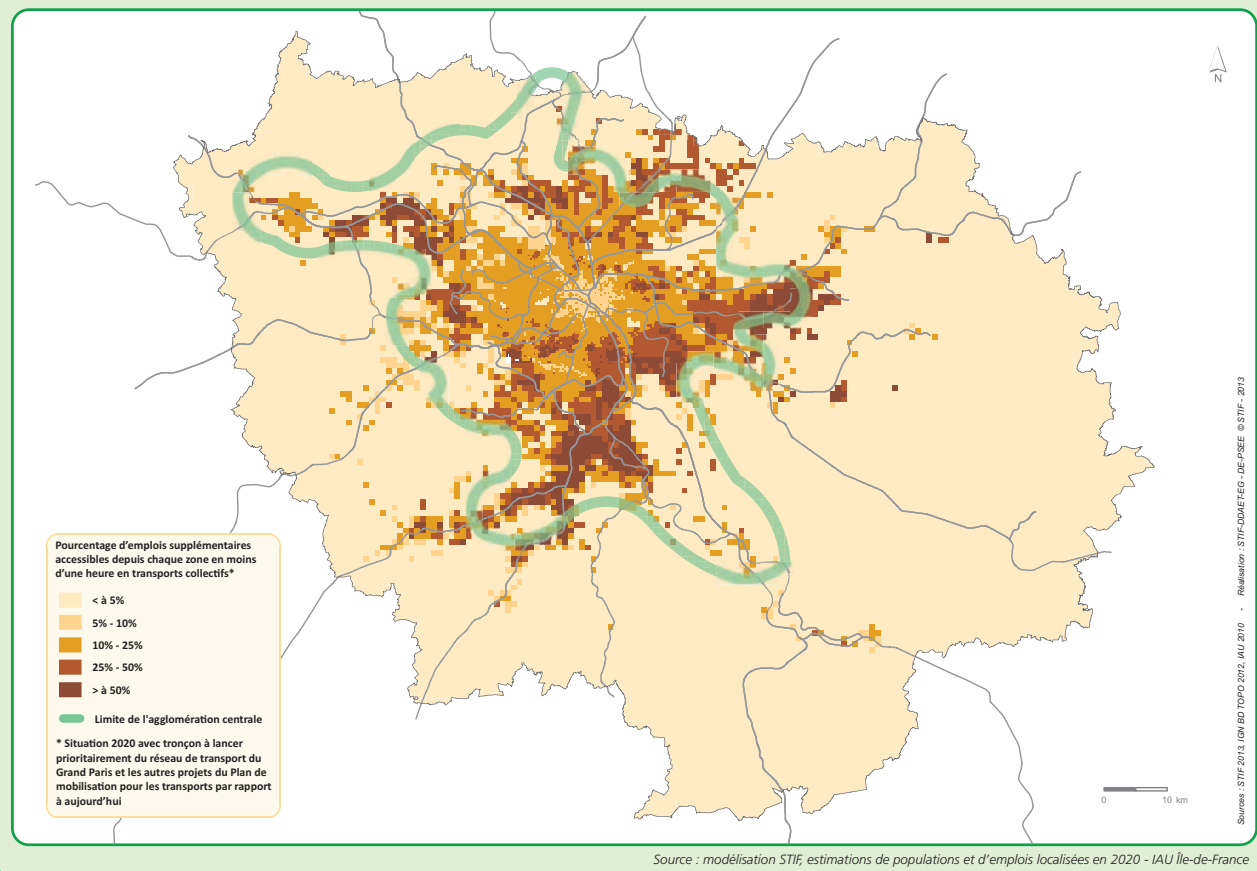
Ces actions permettront aussi le développement des modes fluvial et ferroviaire et donc l'absorption d'une partie de la croissance du volume de marchandises transportées sans nécessité de recours au mode routier.



L'impact des nouvelles infrastructures

La mise en service des infrastructures de transports collectifs inscrites au plan de mobilisation pour les transports dans la région va permettre d'accroître le nombre d'emplois atteints en moins d'une heure en transports collectifs pour toute la population de l'agglomération centrale. Ce gain pourra aller jusqu'à 50 % d'emplois supplémentaires en moins d'une heure de trajet.

Les gains d'accès à l'emploi en 2020 avec les infrastructures nouvelles prévues par les actions du défi 2 du PDUIF



4.2 L'impact du PDUIF sur l'environnement et la qualité de vie

Le PDUIF porte une ambition forte de réduction de l'usage des modes individuels motorisés. Cette ambition aura des effets positifs importants sur l'environnement et la qualité de vie. Au-delà des actions des neuf défis du PDUIF, des mesures complémentaires à caractère environnemental devront aussi être mises en œuvre pour renforcer ces effets.

Pour plus de détails, on se reportera au rapport d'évaluation environnementale du PDUIF, dont seuls les principaux enseignements sont résumés dans ce chapitre.

● La méthode retenue pour l'évaluation environnementale

Tout au long de son élaboration, le PDUIF a fait l'objet d'une évaluation stratégique environnementale conformément à la directive 2001/42/CE dite « plans et programmes » du 27 juin 2001, transposée en droit français par l'ordonnance 2004-489 du 3 juin 2004, et au décret n° 2012-616 du 2 mai 2012 relatif à l'évaluation de certains plans et documents ayant une incidence sur l'environnement.

Cette démarche a visé, au cours de l'élaboration des actions du PDUIF, à apprécier les impacts potentiels de ces dernières sur l'environnement afin de définir les mesures permettant de maximiser les effets positifs et d'éviter, réduire ou compenser les impacts négatifs.

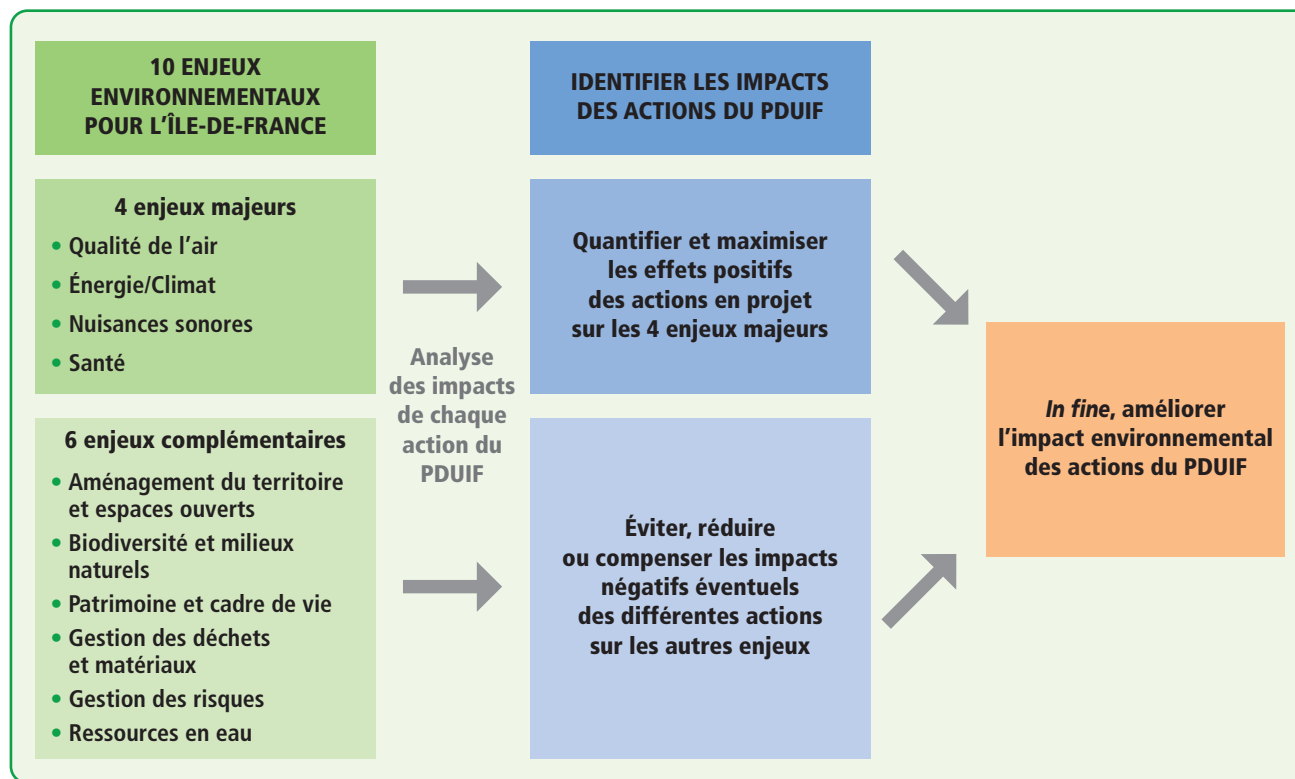
L'évaluation environnementale du PDUIF a porté sur les dix enjeux environnementaux principaux identifiés en Île-de-France, dont quatre enjeux majeurs au regard des politiques de déplacements : les émissions de gaz à

effet de serre, la qualité de l'air, le bruit et la santé (ce dernier enjeu comprend les impacts sanitaires de la pollution atmosphérique et des nuisances sonores mais aussi et surtout de l'insécurité routière).

Six autres enjeux environnementaux ont été identifiés, pour lesquels le PDUIF doit minimiser ses impacts potentiellement négatifs, voire produire des effets positifs. Il s'agit de l'aménagement du territoire et des espaces ouverts, de la biodiversité, du patrimoine et du cadre de vie, de la gestion des déchets et matériaux, de la gestion des risques et de la ressource en eau.

Deux approches ont été retenues, une approche quantitative pour les enjeux majeurs et une approche plus qualitative pour l'ensemble des enjeux, selon le schéma suivant :

L'évaluation quantitative des émissions des principaux polluants et de gaz à effet de serre par le trafic routier en Île-de-France entre 2010 et 2020 a été réalisée à l'aide des modèles de prévision du STIF et d'Airparif, en s'appuyant sur les scénarios d'évolution de la mobilité décrits précédemment : le scénario du statu quo et le scénario PDUIF. L'évolution des concentrations de pol-



luants dans l'atmosphère a aussi été modélisée, afin d'apprécier le respect des seuils réglementaires annuels en matière de qualité de l'air.

Il est à noter que, faute de données complètes de diagnostic à ce jour et d'outils de modélisation, aucune approche quantitative n'a pu être développée pour le bruit..

Une approche qualitative exhaustive a permis de déterminer et de qualifier, de la façon la plus précise possible, les impacts potentiels de chaque action du PDUIF sur chacun des dix enjeux environnementaux identifiés : positif, négatif ou contrasté (c'est-à-dire avec des aspects à la fois positifs et négatifs), à portée locale ou globale, temporaire ou permanent, fort ou faible, etc.

● En quoi les actions du PDUIF permettent-elles d'atteindre les objectifs environnementaux ?

Respecter les engagements de réduction des émissions de gaz à effet de serre

Les émissions de gaz à effet de serre dépendent principalement des facteurs suivants : le volume de trafic routier (kilomètres parcourus par les véhicules), la contribution de chaque grande catégorie de véhicules aux kilomètres parcourus (véhicules particuliers, véhicules utilitaires légers, poids lourds, bus et deux-roues motorisés), le niveau d'émission de chaque véhicule (qui varie selon la technologie des véhicules : motorisation, poids, âge, etc.) et les conditions de circulation (vitesse, fluidité du trafic, part de véhicules circulant à froid).

Les émissions sont ainsi plus fortes dans les bouchons et à basse vitesse. Ces émissions varient aussi en fonction des comportements de conduite : adopter l'écoconduite

peut ainsi réduire de 10 à 15 % la consommation énergétique du véhicule et donc des émissions de gaz à effet de serre associées.

L'introduction récente de normes d'émissions pour les véhicules neufs (règlements européens CE 443/2009 pour les voitures particulières et CE 510/2011 pour les véhicules utilitaires légers) doit permettre, d'ici à 2020, une baisse de leurs émissions de gaz à effet de serre de l'ordre de 25 %. Toutefois, ces normes ne concernent pas les poids lourds et les deux-roues motorisés, pour lesquels aucune réglementation n'est prévue à ce jour.

Dans le scénario du statu quo, la diminution des émissions unitaires des véhicules permises par ces normes conduira à une baisse de 12 % sur l'ensemble de la région.

La mise en œuvre des actions du PDUIF permettra de diminuer le trafic routier, en particulier en cœur de métropole et ainsi d'atteindre l'objectif de réduction de 20 % des émissions de gaz à effet de serre liées au transport (hors aérien) d'ici 2020 sur la région Île-de-France et ce, malgré l'augmentation des besoins de déplacement liée à la croissance démographique.

Pour aller plus loin

Le développement de nouveaux véhicules urbains, plus sobres en matière de consommation d'énergie, permettra de réduire encore les émissions de gaz à effet de serre (*action ENV1*).

La généralisation de l'écoconduite constituerait une amélioration supplémentaire. Elle pourrait être incitée dans le cadre des plans de déplacements d'entreprise (*action 9.2*) et être développée pour la conduite des bus.

Le PDUIF s'inscrit dans la perspective d'une division par quatre des émissions de gaz à effet de serre (« facteur 4 »). Il aura en effet un impact sur l'accélération de la réduction des émissions de gaz à effet de serre au-delà de 2020. D'une part, c'est à partir de cette date que la mise en œuvre de la totalité des actions du PDUIF sera effective et qu'elles commenceront à produire leur plein effet. D'autre part, l'évolution de la mobilité est un phénomène relativement lent, résultant à la fois des politiques d'aménagement et des politiques de déplacement. Les actions du PDUIF d'ici 2020 créeront des conditions favorables pour que les besoins de déplacement évoluent et pour que les modes alternatifs à la voiture soient suffisamment développés pour y faire face dans des conditions satisfaisantes.

Atteindre les objectifs de qualité de l'air

L'évaluation environnementale a porté plus particulièrement sur les oxydes d'azote et les particules. Les émissions de polluants atmosphériques dépendent essentiellement de la technologie des véhicules, du volume de trafic routier et des conditions de circulation. En revanche, les problèmes de dépassement des seuils de concentration de polluants étant localisés le long des grands axes, c'est une baisse ciblée des émissions dans ces secteurs qui est à rechercher prioritairement.

La baisse des émissions de polluants par les véhicules neufs, attendue d'ici 2020 grâce à la mise en application de normes Euro plus strictes, permettra d'atteindre les objectifs de qualité de l'air sur une part importante de la région, mais pas dans le cœur de métropole où des dépassements subsistent (Paris intramuros, boulevard périphérique, autoroutes radiales).



Les actions du PDUIF contribuant au report vers les modes alternatifs permettront une diminution supplémentaire de ces émissions (dioxyde d'azote et particules), en particulier dans le cœur de métropole.

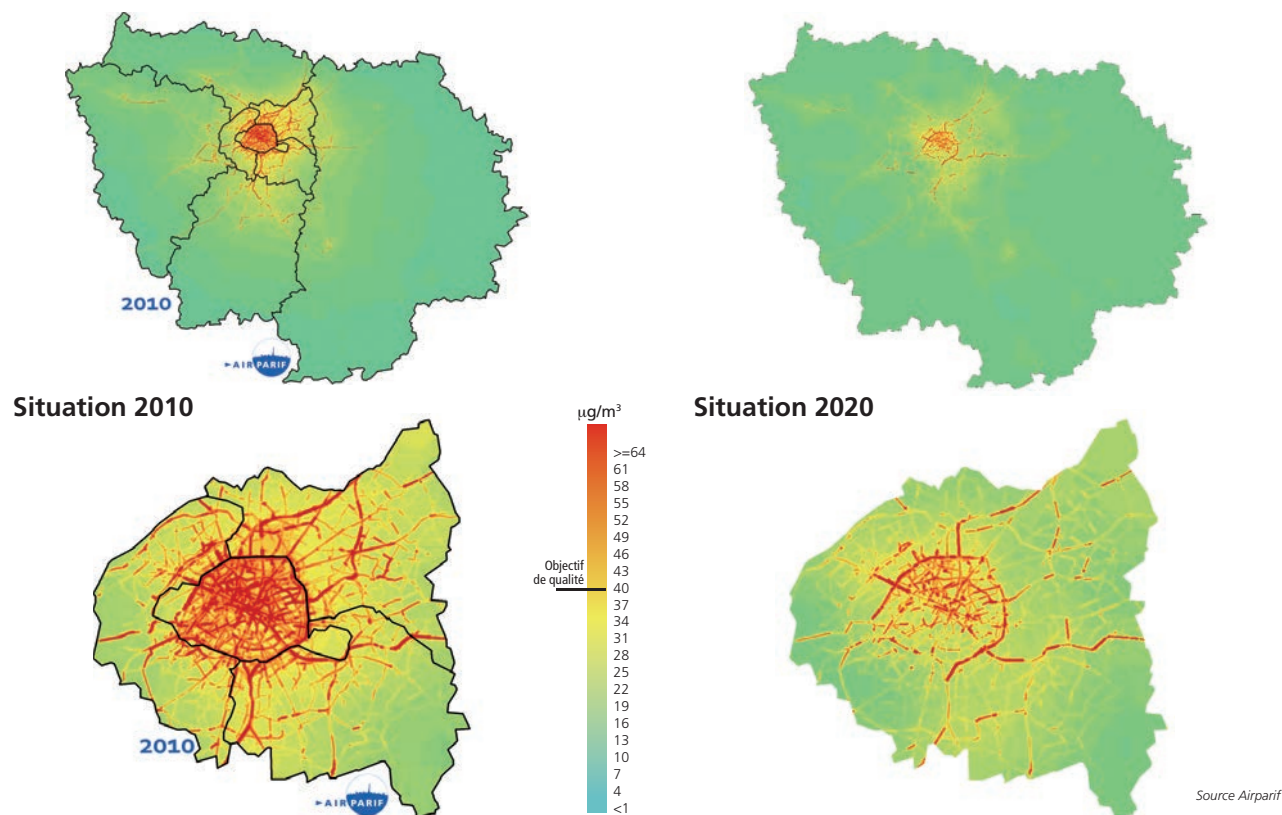
Même si des dépassements des objectifs de qualité de l'air subsistent, le scénario PDUIF permettra de réduire encore davantage la superficie des secteurs soumis à des concentrations très élevées.

Pour aller plus loin

Des niveaux élevés de pollution persistant en cœur de métropole malgré les actions du PDUIF, des mesures complémentaires peuvent être envisagées, portant plus particulièrement sur le remplacement des parcs de véhicules motorisés par des véhicules peu ou moins émetteurs.

L'**action 7.5** vise déjà à accélérer le renouvellement du parc de poids lourds. Le développement de nouveaux véhicules urbains, plus sobres en matière de consommation d'énergie, permettra de réduire encore les émissions de polluants (**action ENV1**).

Concentrations moyennes annuelles en NO₂, fond et proximité au trafic routier sur l'Île-de-France et zoom sur la petite couronne, en 2010 et en 2020, sous le scénario PDUIF



Le Comité interministériel de la qualité de l'air et le plan d'urgence pour la qualité de l'air

Le Ministère de l'Intérieur, le Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie et le Ministère délégué chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche ont mis en place un Comité Interministériel de la Qualité de l'Air (CIQA).

Le CIQA travaille depuis septembre 2012 pour élaborer, conjointement avec les collectivités locales concernées, des solutions concrètes et durables afin d'améliorer la qualité de l'air en particulier dans le domaine des transports, en lien avec l'élaboration des Plans de Protection de l'Atmosphère (PPA).

Le CIQA a rendu ses premières conclusions sous la forme d'un Plan d'urgence pour la qualité de l'air (PUQA) annoncé le 6 février 2013, qui propose 38 mesures autour de cinq priorités :

- favoriser le développement de toutes les formes de transports et de mobilités propres par des mesures incitatives ;
- réguler le flux de véhicules dans les zones particulièrement affectées par la pollution atmosphérique ;
- réduire les émissions des installations de combustion industrielles et individuelles ;
- promouvoir fiscalement des véhicules ou des solutions de mobilité plus vertueuses en termes de qualité de l'air ;
- mener des actions de sensibilisation et de communication pour changer les comportements.

Les actions inscrites au PDUIF s'inscrivent pleinement dans ces priorités.



Réduire l'exposition des Franciliens au bruit des transports

Qu'il s'agisse de nuisances sonores liées au trafic routier ou ferroviaire, les efforts pour les réduire de façon significative doivent être conjugués dans plusieurs directions : réduction du bruit des véhicules, travail sur les revêtements de chaussée ou la qualité de l'infrastructure ferroviaire, sur les conditions de circulation (vitesse, fluidité).

La réduction du trafic routier à l'échelle régionale n'est pas un levier suffisant pour diminuer le niveau sonore de façon perceptible : pour obtenir une diminution de 3 dB, le trafic doit être divisé par deux. À ce titre, seules des actions fortes et localisées sur certains axes engendreront une baisse significative, en particulier les mesures de partage de la voirie entraînant une réduction de l'espace dédié aux voitures au profit des modes alternatifs (actions 2.3, 2.4, 3.1 et 4.1).

Les actions visant à pacifier la voirie en réduisant la vitesse (action 3/4.1) ou à optimiser l'exploitation routière (action 5.4) auront également des effets bénéfiques sur le niveau de bruit.

A contrario, certaines actions devront faire l'objet d'une vigilance accrue afin de limiter leur impact sonore : développement de sites logistiques en zone dense, fret ferroviaire, etc. Des pistes de travail sont intégrées dans l'action ENV2.

Pour aller plus loin

Au-delà de la baisse des vitesses réelles de circulation, des mesures efficaces de réduction du bruit du trafic routier, déjà partiellement mises en œuvre, devraient être généralisées :

- améliorer les revêtements de chaussée ;
- limiter la propagation du bruit via des traitements tels que des écrans antibruit ou des isolations de façade renforcées aux abords de voies, dans les zones de points noirs de bruit routier (action ENV2).

Concernant les transports collectifs, il est possible d'agir sur les émissions sonores à la source en modernisant le matériel roulant ferroviaire (action ENV2) et les bus (action ENV1).

Améliorer la sécurité routière

L'objectif fixé pour le PDUIF d'ici à 2020 consiste à réduire de moitié les tués et blessés hospitalisés plus de 24 heures. Pour y parvenir, les actions du PDUIF contribuant à améliorer la sécurité routière ciblent prioritairement les usagers vulnérables (piétons, cyclistes, usagers des deux-roues motorisés) et traitent l'ensemble des causes principales d'accidents et les facteurs aggravants, à savoir le comportement des usagers, l'aménagement de la voirie et la vitesse (actions 3.1, 3/4.1, 4.3, 5.1, 9.2).

Il est toutefois difficile d'estimer l'impact de ces mesures sur la réduction des accidents et de leur gravité.

Rendre la ville plus agréable pour se déplacer

L'intégration plus forte de la problématique des modes actifs dans les politiques d'aménagement et d'urbanisme (action 1.1), l'amélioration de la qualité de l'espace public urbain (défis 3 et 4) et, de façon plus générale, la redéfinition du partage de la voirie entre les différents modes de transport par une réduction de la place octroyée à la voiture, permettront de créer des conditions plus agréables pour se déplacer en ville, en particulier à pied et à vélo.

L'ensemble des mesures du PDUIF qui permettent de réduire la pollution de l'air et les nuisances sonores liées au transport contribuent également à améliorer la qualité du cadre de vie.

Les incidences du PDUIF sur les autres composantes de l'environnement

Les impacts du PDUIF sur les autres enjeux (aménagement du territoire et espaces ouverts, biodiversité et milieux naturels, gestion de déchets et matériaux, gestion des risques, ressources en eau) sont globalement positifs.

Sont toutefois à prévoir quelques impacts potentiellement négatifs sur la consommation d'espaces ouverts, la biodiversité et le milieu naturel, les ressources en eau et les risques d'inondation, principalement dus à la création d'infrastructures qui peuvent induire des effets de coupure et une artificialisation des sols ; mais ces impacts resteront très limités car la quasi-totalité des infrastructures nouvelles sera réalisée dans des zones déjà urbanisées, voire sur des voiries existantes : dans ce cas, les impacts négatifs sont très faibles et peuvent même devenir positifs par rapport à une situation de référence où l'infrastructure existante est principalement « routière ».

Globalement, le PDUIF participe à la construction d'une agglomération compacte en développant un système de transport pouvant constituer le support de l'intensification urbaine. L'action 1.1 propose en outre des recommandations à l'attention des aménageurs avec, pour objectif, une meilleure prise en compte, dans la construction de la ville, des modes de déplacement respectueux de l'environnement.

Les impacts sur la gestion des déchets et des matériaux se situent plutôt en phase travaux, lors de la création ou de la modification des infrastructures de transport. Ces effets sont donc limités dans le temps.



1. Soutenir le déploiement des infrastructures de recharge pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables

Le développement à grande échelle des véhicules électriques et hybrides nécessite l'existence d'infrastructures de recharge :

- sur le domaine privé non ouvert au public, au domicile ou sur les lieux de travail où la majorité de la recharge se fera ;
- sur les espaces ouverts au public pour rassurer l'utilisateur.

Les caractéristiques des bornes de recharge qui seront installées en Île-de-France devront tenir compte de la normalisation européenne et de ses évolutions. De plus, afin d'atténuer les phénomènes de pointe de consommation, il conviendra de mettre en place des systèmes intelligents de gestion de l'énergie dans les espaces privés et des bornes de recharge normale dans les espaces ouverts au public.



● Espaces ouverts au public

Les collectivités territoriales ont un rôle important à jouer dans le déploiement de l'infrastructure de recharge. La loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement a confié la compétence du déploiement des infrastructures de recharge accessibles au public aux communes ainsi qu'à leurs groupements. En cas de carence de l'initiative privée sur ce champ d'activité, elles peuvent organiser ce service sur leur territoire selon les modalités de leur choix.

Les espaces ouverts au public recouvrent les parcs de stationnement publics, les voies publiques et les espaces privés ouverts au public tels que stations-services ou parcs de stationnement des centres commerciaux.

Le « Livre Vert sur les infrastructures de recharge ouvertes au public pour les véhicules décarbonés » présenté par l'État en avril 2011 comporte des recommandations d'ordre technique, économique et juridique (dimensionnement des infrastructures de recharge, modèles économiques possibles pour le déploiement, réglementation et standardisation) qui pourront être suivies par les collectivités territoriales.

Objectifs de réalisation

- En 2020, mise en place de 40 000 points de recharge d'accès public dont 16 000 sur voirie et 24 000 hors voirie.

Responsables de mise en œuvre

- État
- Région
- EPCI, communes
- Entreprises

● Espaces privés non ouverts au public

Concernant les bâtiments existants à usage principal d'habitation de plus de deux logements et les bâtiments à usage principal tertiaire disposant d'un parc de stationnement clos et couvert, il est prévu un « droit à la prise » permettant à tout propriétaire ou locataire d'équiper une place de stationnement d'un point de charge avec comptage individuel de la consommation électrique à ses propres frais.

Pour ces mêmes catégories de bâtiments dont la demande de permis de construire a été déposée à partir du 1^{er} juillet 2012, le décret n° 2011- 873 du 25 juillet 2011 introduit une obligation de prévoir l'alimentation de tout ou partie des places du parc de stationnement de manière à pouvoir accueillir un point de charge.

Cette obligation est étendue à compter du 1^{er} janvier 2015 à tous les bâtiments à usage principal de bureaux ne comportant pas de logements et équipés d'un parc de stationnement bâti clos et couvert d'accès réservé aux salariés, présentant les caractéristiques suivantes :

- une capacité de stationnement supérieure à 20 places dans les aires urbaines de plus de 50 000 habitants, et supérieure à 40 places dans les autres cas ;
- un unique propriétaire et un unique occupant de l'ensemble constitué des locaux et du parc de stationnement.

4. Véhicules de transports collectifs

La responsabilité des véhicules de transports collectifs routiers (bus et cars) est limitée dans les émissions totales d'oxydes d'azote et de particules à l'échelle de l'Île-de-France, néanmoins le choix de renouveler ce parc par des matériels moins émetteurs de polluants s'impose avec un caractère d'exemplarité. La filière diesel « classique » a déjà réalisé des progrès dans les émissions de polluants par l'application des normes EURO successives (réductions des émissions d'oxydes d'azote et de particules supérieures à 90 % entre les normes EURO II et la norme EURO VI), mais il est nécessaire d'orienter dès à présent les choix vers des filières encore plus vertueuses.

Il s'agit ainsi de prioriser le renouvellement des véhicules les plus polluants tout en visant à terme une véritable transition vers les modes les plus respectueux de l'environnement : à l'horizon 2025, les véhicules seront renouvelés par des véhicules électriques (rechargeables en station ou en dépôt) ou fonctionnant au GNV avec utilisation de biogaz qui offre une neutralité en termes de rejets de gaz à effet de serre.

Concernant la filière électrique, l'alimentation en tout électrique en est au stade du développement pour les bus et doit encore faire l'objet d'expérimentations pour en garantir la fiabilité. A court terme, son développement passe donc par l'acquisition de véhicules hybrides, ainsi que par des expérimentations de bus tout électriques sur certaines lignes. En revanche, l'évolution du matériel de type « car » vers l'électrique dépendra des développements réalisés par les constructeurs, qui ne proposent pas aujourd'hui de matériel non diesel.

Concernant la filière GNV biogaz, elle est encore peu développée en Île-de-France. Il s'agit donc de préserver les possibilités d'avoir recours à ce carburant dans le futur en pérennisant les installations existantes dans les dépôts de bus alimentés en GNV et en optimisant voire en développant les flottes qui sont actuellement alimentées en GNV.

Enfin, des expérimentations seront à mener sur des modes d'avenir (bus à hydrogène notamment).



5. Encourager la recherche et l'expérimentation en matière de nouveaux véhicules urbains

Deux grands axes de recherche et d'expérimentation sont à encourager.

- Le premier axe concerne l'approvisionnement en énergie : optimisation de la production d'énergies durables, gestion et le stockage de l'énergie, développement de nouveaux carburants.
- Le deuxième axe concerne les véhicules eux-mêmes : gabarit des véhicules, leur intégration dans le milieu urbain.

Ces recherches et expérimentations, publiques ou privées, nécessitent la coopération de l'ensemble des acteurs concernés : professionnels de l'industrie, des transports, de la mobilité, organismes d'études et de recherches, collectivités territoriales, Etat qui pourraient se regrouper au sein d'une instance de coopération afin de fédérer leurs actions, mutualiser les moyens et faciliter la mise en place d'une gouvernance régionale.



2. Réduire les émissions sonores des transports collectifs

● Le matériel roulant ferroviaire

La rénovation et le renouvellement du matériel ferroviaire constituent des opportunités pour réduire les nuisances sonores.

Modifier le type de freinage, en remplaçant par exemple les semelles de frein en fonte par des semelles de frein en matériau composite ou en utilisant le freinage à disque, permet d'agir sur le bruit de manière efficace.

Les nouvelles normes en matière de bruit et les progrès technologiques sur le nouveau matériel doivent également permettre des gains significatifs.

● Le traitement des infrastructures

Pour les projets d'infrastructures ferrées ou de métro de surface, la mise en place de protections phoniques est intégrée dès la réalisation de l'infrastructure.

Pour les infrastructures existantes, la cartographie du bruit en cours permettra d'identifier des secteurs soumis à des niveaux sonores élevés. Sur cette base, des plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) seront élaborés, suivant l'infrastructure en cause, soit par le préfet, la collectivité gestionnaire de l'infrastructure, les communes ou EPCI compétents.

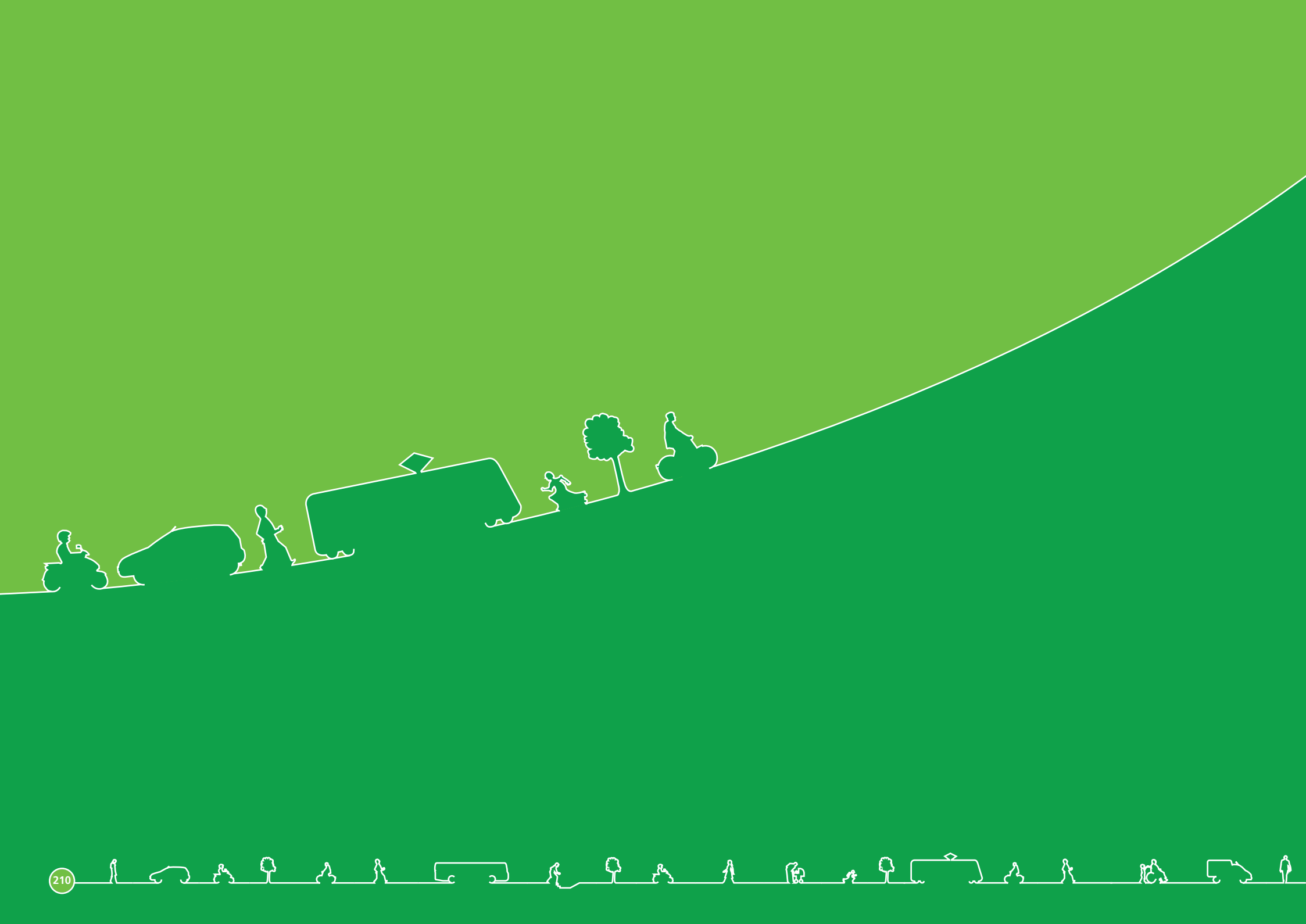
● Des bus plus silencieux

L'évolution technologique des véhicules doit permettre de réduire significativement les émissions sonores. Ainsi, un bus fonctionnant au gaz naturel peut émettre jusqu'à 4 dB(A) de moins qu'un bus diesel. Un bus hybride est plus silencieux en mode électrique qu'en mode thermique, en particulier à basse vitesse (20 km/h) et à l'arrêt.

La problématique des émissions sonores devra donc être intégrée à la réflexion plus globale sur le développement des nouveaux véhicules (cf. action ENV1).

Le développement de nouveaux véhicules T Zen sera aussi l'occasion d'intégrer ces préoccupations environnementales.





Coûts et financements

5.1 Les actions qui concernent les transports collectifs

5.2 Les actions autres que transports collectifs



Le PDUIF porte une ambition forte pour faire évoluer la mobilité et les systèmes de transport. Cette ambition a un coût et nécessitera une forte mobilisation des moyens financiers sur la période 2011 – 2020.

Ce chapitre présente le coût et les financeurs (Région, STIF, départements, EPCI, communes, État, autres financeurs) ainsi que les mécanismes de financement pour chacune des actions du PDUIF.

L'ensemble de ces éléments est précisé pour les actions dont le périmètre est défini concrètement. C'est le cas des actions concernant les transports collectifs ou de celles pour lesquelles le PDUIF fixe un objectif quantifié de réalisation. Pour les autres, des éléments de coûts ou des montants prévisionnels de dépenses sont indiqués lorsque cela est pertinent.

Par ailleurs, le mode de financement des actions dépend de l'engagement des acteurs pour la mise en œuvre du PDUIF. Les modalités de financement de la Région Île-de-France et du STIF ont été revues pour les mettre en cohérence avec les objectifs du PDUIF. Il est souhaitable que les autres acteurs financeurs de la mobilité adaptent également leurs dispositifs en conséquence.

Les coûts sont estimés aux conditions économiques de 2010, selon les périmètres définis dans la description de chaque action présentée au chapitre 3. Ils correspondent à la mise en œuvre des actions pour l'ensemble de la période 2011 – 2020.

Les financements identifiés correspondent aux financements des acteurs publics. Au sein des collectivités, la mention « départements » ne signifie pas que l'ensemble des départements sont financeurs mais que certains d'entre eux peuvent l'être. Il en va de même pour les EPCI et les communes. Enfin, lorsqu'une action comporte plusieurs projets, un financeur peut ne financer qu'une partie de ces projets et non l'ensemble.

5.1 Les actions qui concernent les transports collectifs

Pour les transports collectifs (actions 2.1 à 2.6), l'estimation des coûts différencie les dépenses d'investissement et celles de fonctionnement. L'ensemble des éléments disponibles sont récapitulés dans le tableau en page 213.

● Les dépenses d'investissement des transports collectifs

Les coûts d'investissement

Les coûts sont présentés par grandes catégories :

- la création ou l'extension de lignes de transports collectifs structurants (RER, train, métro, tramway, T Zen)
- le matériel roulant
- les aménagements en faveur des bus
- l'amélioration des pôles
- la mise en accessibilité aux personnes à mobilité réduite
- l'information aux voyageurs.

Les mesures d'investissement liées au matériel roulant concernent le renouvellement et la rénovation des matériels des lignes de RER, de train, de métro et de tramway. Les matériels roulants bus, d'une durée de vie moindre, font l'objet d'un renouvellement périodique. Leurs coûts de renouvellement sont intégrés dans les coûts de fonctionnement des lignes de bus et ne sont donc pas identifiés de manière spécifique dans le tableau récapitulatif.

Les mesures concernant la mise en accessibilité des transports collectifs sont pour la plupart incluses dans l'amélioration des pôles multimodaux, dans le renouvellement ou la rénovation du matériel roulant et l'achat de bus. Le coût total de la mise en accessibilité est donc rappelé pour mémoire et seule celle des points d'arrêt de bus doit être ajoutée aux coûts des autres actions.

De même, les mesures concernant l'information aux voyageurs sont aussi pour partie intégrées dans les actions concernant les pôles et le matériel roulant. Seuls les coûts concernant les points d'arrêt de bus sont présentés.

Compte tenu du degré de maturité des études de définition, le coût n'a pu être estimé pour différentes mesures : schémas de secteurs sur le réseau Transilien, mesures de modernisation de l'exploitation des lignes de métro et de RER notamment.

Enfin, de nombreux projets de création ou d'extension de lignes sont déjà en cours de réalisation. Une partie des coûts a donc déjà été financée en 2010 (pour environ 2 milliards d'euros).



Les actions qui concernent les transports collectifs : coûts et financeurs identifiés

N° Action	Action	Coût en millions d'euros 2010	Financeurs						Action inscrite au Plan de mobilisation	
			Région	STIF	Départements et Ville de Paris	Communes et EPCI	État	RFF		SGP
Investissement d'infrastructure (hors matériel roulant)										
Actions pour lesquelles le montant indiqué correspond au coût estimé										
2.1	Extension des lignes de RER	3 800 M€	x		x		x	x	x	Oui
	Création des lignes de tram-trains	2 000 M€	x		x		x	x		Oui
	Schémas directeurs lignes RER A, B Nord + et Sud, C et D	2 400 M€	x	x	x		x	x	x	Oui
2.2	Prolongements de lignes de métro (lignes 4, 8, 11, 12 et 14)	3 900 M€	x		x		x		x	Oui
	Automatisation (ligne 1) et modernisation de l'exploitation des lignes de métro	1 000 M€	x	x	x		x			En partie
	Grand Paris Express (ligne 15 Pont de Sèvres – Noisy-Champs)	5 100 M€							x	Oui
2.3	Tramways	4 500 M€	x		x		x			En partie
	T Zen	2 000 M€	x		x	x				En partie
2.6	Amélioration de l'information voyageurs aux points d'arrêt de bus	50 M€		x		x				Non
6.2	Mise en accessibilité des transports collectifs	1 850 M€	x	x	x	x	x			Oui
	dont accessibilité pôles (inclus dans l'action 2.5)	1 500 M€								
	dont accessibilité des arrêts de bus	200 M€								
	dont information voyageurs	160 M€								
Actions pour lesquelles le montant indiqué correspond à la dépense prévisionnelle										
2.4	Aménagements de voirie pour lignes Mobilien et Express intégrant une requalification majeure de voirie	700 M€	x		x					Oui
	Autres aménagements de voirie pour lignes Mobilien et Express	400 M€		x	x	x				Non
	Aménagements de voirie ou d'intermodalité pour lignes Express sur autoroute	140 M€	x	x	x		x			En partie
2.5	Aménagement des grands pôles de correspondance	500 M€	x	x	x		x	x		En partie
	Aménagement des pôles de desserte des secteurs denses et des pôles d'accès au réseau ferré depuis les bassins de vie	1 300 M€		x	x	x	x	x		Non
Investissement en matériel roulant										
2.1	RER/trains	7 500 M€		x						Oui
	Tram-train	400 M€		x						Oui
2.2	Métro*	2 100 M€		x						En partie
2.3	Tramways	850 M€		x						En partie
	T Zen	200 M€		x						Non

Nota : Les gestionnaires de voirie sont les départements, les EPCI ou les communes ; les investissements réalisés par les transporteurs sont attribués au STIF qui les supporte au travers des contrats d'exploitation. Certains projets sont encore trop peu avancés ou nécessitent de mener des études techniques particulières pour définir précisément leur programmation et évaluer leur coût.

* y compris automatisation lignes 1 et 4

Principaux mécanismes de financement de l'investissement

Les mécanismes de financement des investissements en transports collectifs diffèrent suivant la nature des actions. Les principaux mécanismes sont les suivants.

■ Le Contrat de projets État-Région

Le Contrat de projets État-Région (CPER) est un engagement financier de l'État et de la Région sur plusieurs années (2007-2013 pour la contractualisation en cours).

En matière de transports collectifs, il porte sur des projets d'infrastructures de grande ampleur : création de lignes et extension ou amélioration de lignes existantes, principalement pour le RER et le métro.

Les engagements financiers de la Région et de l'État sont complétés par un engagement des départements. La clé de financement du CPER 2007-2013 est ainsi de 15 % en moyenne pour les départements, le solde étant réparti entre l'État (30 %) et la Région (70 %).

Dans le cadre du plan Espoir banlieues, l'État et la Région apportent 440 millions d'euros supplémentaires sur des projets qui, sur la même période, bénéficient spécifiquement à des quartiers sensibles.

■ Le Plan de mobilisation

Le Plan de mobilisation pour les transports en Île-de-France est un engagement des collectivités franciliennes – Région, départements, Ville de Paris et STIF – pour mener à bien, dans les dix prochaines années, les opérations indispensables à l'amélioration de la situation dans les transports collectifs en Île-de-France.

Les actions prévues à ce plan entre 2007 et 2020 ont été estimées aux conditions économiques de 2008 à 18,95 milliards d'euros pour traiter les urgences, les projets à accélérer et les grands projets à réaliser. À ce total, s'ajoutent des opérations de type transports en commun en site propre (TCSP) ainsi que le renouvellement et la rénovation du matériel roulant.

Le PDUIF reprend l'intégralité des actions prévues au Plan de mobilisation. Il intègre également des actions à caractère local ou portant sur l'amélioration de la qualité de service. Ceci explique que le montant total des actions du PDUIF soit supérieur à celui du Plan de mobilisation.

Nota : Dans le tableau récapitulatif des coûts des mesures du PDUIF (page 213), afin de permettre une lecture complète de la question des coûts et du financement des transports collectifs franciliens, il est précisé pour chaque mesure si elle fait partie des mesures retenues en totalité ou partiellement dans le Plan de mobilisation pour les transports.

La convention particulière entre l'État et la Région Île-de-France, relative à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports collectifs de 2011 à 2013, signée en juin 2011 est venue compléter le CPER initial. Elle porte sur :

- des ajustements techniques du CPER (notamment en intégrant le plan Espoir banlieues, les surcoûts et l'actualisation des projets déjà inscrits) ;
- le financement d'un programme complémentaire d'opérations par rapport au CPER 2000-2006

■ Le Protocole État – Région relatif à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports sur la période 2013/2017 dans le cadre du Nouveau grand Paris

Afin de préciser le plan de financement du Grand Paris Express et d'accélérer la modernisation et le développement du réseau de transports collectifs francilien prévu par le Plan de mobilisation pour les transports, l'État et la Région ont signé en juillet 2013 un protocole.

Par l'ampleur des moyens consacrés, ce protocole constitue une nouvelle étape pour l'amélioration des transports franciliens. Il prévoit l'engagement de 7 milliards d'euros sur la période 2013-2017, grâce à la mobilisation financière de la Région, de l'État et de la Société du Grand Paris, qui contribuera à hauteur de 2 milliards d'euros à la réalisation de certaines opérations du Plan de mobilisation en sus du financement de la réalisation du Grand Paris Express.

■ Les contrats particuliers Région-départements

Les contrats particuliers entre la Région et les départements ou la Ville de Paris (CPRD) portent plus particulièrement sur la programmation financière de projets à l'échelle départementale. Leur montant global sur la période 2007-2013, pour ce qui concerne les transports collectifs, s'élève à 1 milliard d'euros financé à parts égales par la Région d'un côté, et les départements et la Ville de Paris de l'autre.

Les besoins de financement liés aux investissements en infrastructures prévus aux actions 2.1 à 2.3 inscrites au PDUIF sont ainsi couverts jusqu'en 2017.



Le mécanisme de financement des aménagements locaux : un principe de décroisement des financements du STIF et de la Région

Le financement des aménagements locaux (pôles, aménagements en faveur des bus) est assuré par le STIF, la Région et les maîtres d'ouvrage concernés (gestionnaires d'infrastructures, collectivités locales gestionnaires de voirie).

Les financements sont dits croisés lorsque plusieurs collectivités apportent des financements à un même projet. Pour des projets d'importance modeste, ce type de financement entraîne des lourdeurs dans l'instruction des dossiers (souvent instruits séparément par chaque financeur), voire des blocages si l'un des financeurs décide de ne plus apporter de subvention.

Le décroisement des subventions permet de réduire le nombre de collectivités apportant une subvention (en général une seule) et ainsi de ne pas conditionner le financement effectif d'un des financeurs à l'accord des autres.

Le mode de financement proposé pour les actions sur les aménagements bus et les pôles (*actions 2.4 et 2.5*) vise à simplifier l'élaboration des projets et l'instruction des dossiers de subventions et à garantir la mise en œuvre effective des projets.

Il repose sur :

- un principe de décroisement des subventions de la Région et du STIF : en règle générale, ces deux entités ne subventionneront plus un même projet ;
- un engagement des acteurs concernés à financer le projet, au moment de la décision de le réaliser ;
- une participation systématique du maître d'ouvrage.

■ Les mécanismes de financement du matériel roulant

Le financement de l'achat ou de la rénovation du matériel roulant (RER, trains, métro, tramway, bus) est assuré par le STIF selon deux modalités :

- soit directement par le versement de subventions d'investissement aux entreprises exploitantes ;
- soit indirectement via la prise en charge de l'amortissement des investissements supportés par les opérateurs. Dans ce cas, les amortissements viennent s'ajouter aux coûts d'exploitation rémunérés dans le cadre des contrats entre le STIF et les opérateurs.

● Les dépenses de fonctionnement des transports collectifs

Les dépenses de fonctionnement vont évoluer fortement dans les années à venir sous l'effet :

- de l'augmentation de l'offre de transport correspondant à la mise en service des nouvelles infrastructures et au renforcement de l'offre sur les lignes existantes (*actions 2.1 à 2.4*)
- de l'amortissement des dépenses d'investissement non subventionnées (notamment une partie des dépenses de modernisation des infrastructures et des dépenses de rénovation et renouvellement du matériel roulant).

Il conviendra en revanche de limiter la dérive des dépenses dans le temps en recherchant l'efficacité dans les mesures.

On estime qu'en 2020, les dépenses de fonctionnement atteindront environ 10,5 milliards d'euros (en euros constants 2009), ce qui correspond à :

- une croissance de 25 % par rapport à 2009, en lien avec la croissance de l'offre de 25 % ;
- une augmentation de 0,5 % par an en monnaie constante, liée à la croissance des dotations aux amortissements et à l'augmentation des coûts de production. Cette augmentation, principalement due au coût de la main d'œuvre, est supposée plus faible que celle constatée ces dernières années (de l'ordre de 2 %). Cela implique des gains en efficacité dans l'exploitation des transports collectifs.



● Développer les transports collectifs : une ambition forte qui nécessitera de nouvelles sources de financement

Le PDUIF porte une ambition forte pour le développement des transports collectifs. Cette ambition suppose une croissance importante des dépenses aussi bien d'investissement que de fonctionnement, ce qui pose la question de leur financement.

Le financement des dépenses de fonctionnement est assuré par les usagers, les entreprises et les contribuables. Pour couvrir les charges supplémentaires, il sera nécessaire de répartir l'effort entre ces trois catégories de contributeurs. À titre d'information, sur une année (sur la base des chiffres de l'année 2009) :

- 1 % en plus de produit du versement transport représente un gain de 30 millions d'euros
- 1 % en plus de recettes tarifaires représente un gain de 33 millions d'euros
- 1 % en moins de dépenses d'exploitation représente un gain de 55 millions d'euros

Concernant le financement des mesures d'investissement, l'emprunt permet d'étaler la charge financière sur plusieurs années, mais il a aussi un coût.

Des solutions pour mobiliser de nouvelles ressources pour le financement des transports collectifs sont envisagées. Elles reposent notamment sur de nouvelles ressources fiscales ou la modification de taxes existantes.

5.2 Les actions autres que transports collectifs

● Les coûts

Les mesures faisant l'objet d'une estimation de coût sont celles dont le périmètre est identifié et quantifiable.

Pour d'autres mesures, il est possible d'estimer un montant prévisionnel de dépenses fondé sur l'effort financier constaté ces dernières années de la part des collectivités.

● Le financement

Le financement des actions concernant le partage multimodal de la voirie est du ressort des collectivités gestionnaires de voirie.

Toutes les actions retenues sont déjà mises en œuvre par certaines collectivités. Le financement de ces mesures n'est donc pas hors de portée des collectivités locales, mais il nécessitera une réorientation des priorités d'investissement pour favoriser la mise en œuvre des actions préconisées par le PDUIF.

Pour faciliter et accélérer leur réalisation, les politiques de transport et de déplacement de la Région ont été adaptées, harmonisées et regroupées au sein du Plan Régional pour une Mobilité Durable (PRMD). Par le PRMD, la Région cible ses interventions, se dote de nouveaux dispositifs de financement et confirme le partenariat privilégié avec les départements et les EPCI pour une mutualisation des moyens financiers sur des opérations prioritaires pour le PDUIF.

La même démarche a été mise en œuvre par certains départements pour adapter leurs règles de subventions. Il est souhaitable que l'ensemble des collectivités tienne compte dans ses priorités financières des objectifs du PDUIF.

Le financement des infrastructures de transport de marchandises se fait en particulier dans le cadre du CPER pour les infrastructures ferroviaires, portuaires et fluviales. Le montant inscrit au CPER 2007-2013 s'élève à près de 850 millions d'euros.

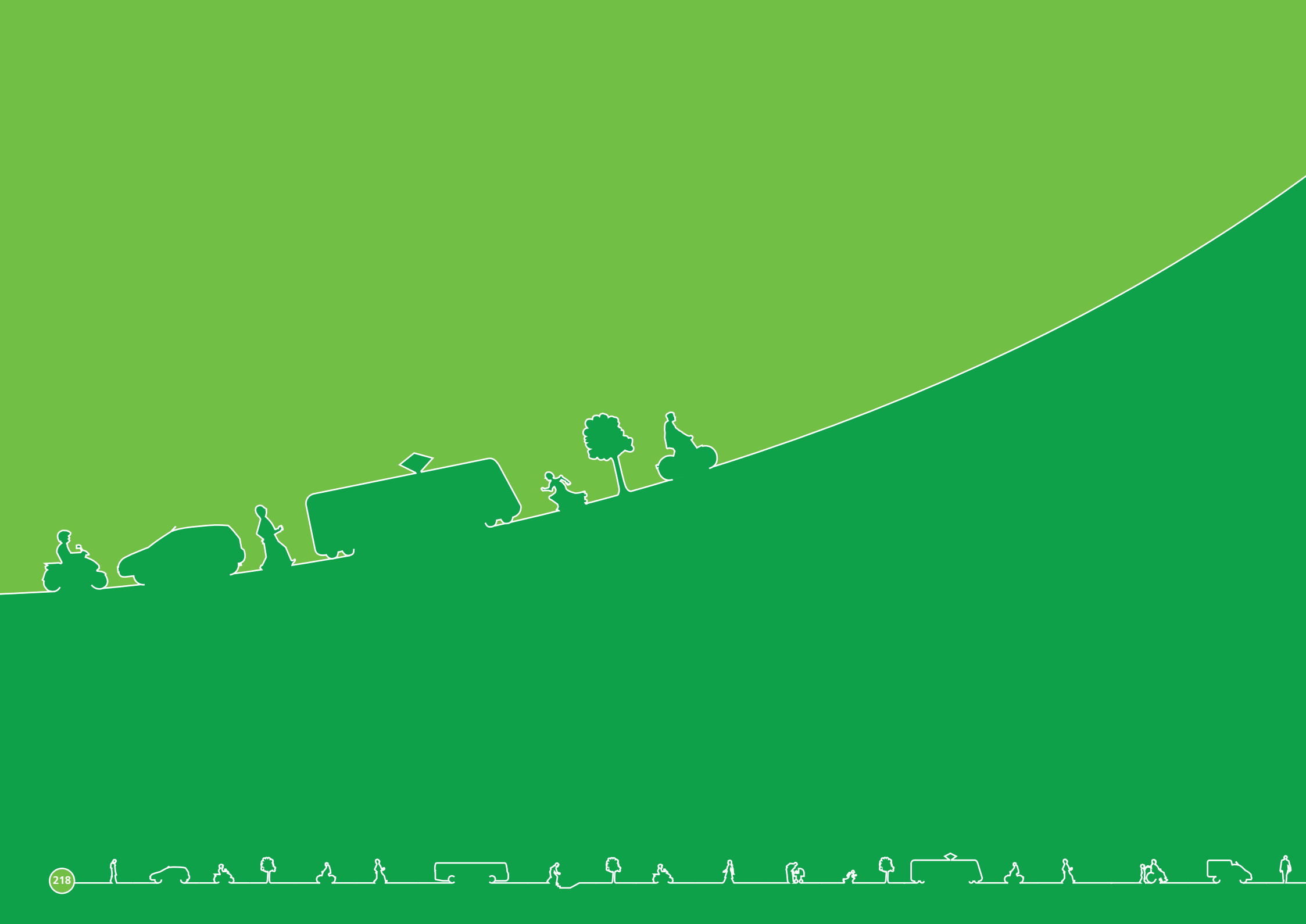
En matière de transport de marchandises et aussi de management de la mobilité, les entreprises sont fortement concernées par la mise en œuvre des mesures et sont donc des acteurs importants de leur financement.



Les actions autres que les transports collectifs : coûts et financeurs identifiés

N° Action	Action	Coût en millions d'euros 2010	Financeurs					
			Région	Départements	EPCI / Communes	STIF	État	Gestionnaires d'infrastructures ferroviaires et fluviales
Actions pour lesquelles le montant indiqué correspond au coût estimé								
3/4.2	Résorber les trente coupures urbaines prioritaires	60 M€	x	x	x			x
4.1	Mettre en place un réseau régional structurant d'itinéraires cyclables	1000 M€	x	x	x			
4.2	Mettre en place des dispositifs de stationnement vélo dans les pôles d'échange	20 M€			x	x		
	Réserver de la place au stationnement vélo sur l'espace public	20 M€	x		x			
5.4	Réaliser des opérations ponctuelles de maillage et de compléments des réseaux de voirie magistralet structurant	400 M€	x	x			x	
	Développer et pérenniser les systèmes d'exploitation et d'information des usagers sur les réseaux départementaux	100 M€	x	x	x	x		
	Améliorer l'exploitation du réseau et l'information aux usagers sur le réseau routier national et optimiser la capacité du réseau existant en l'adaptant en temps réel	200 M€	x	x			x	
5.5	Créer des aires de covoiturage le long des grands axes routiers	10 M€	x	x	x		x	
6.1	Lever 80% des situations bloquantes pour les déplacements des personnes à mobilité réduite sur l'ensemble de la voirie urbaine	600 M€		x	x			
7.3	Conforter et développer le fret ferroviaire en améliorant les conditions de mixité de circulation des trains de fret et de voyageurs	600 M€	x				x	x
9.3	Mettre à disposition un système d'information multimodale de référence	2 M€				x		
Actions pour lesquelles le montant indiqué correspond à la dépense prévisionnelle								
1.1	Mise en œuvre de chartes de développement durable du territoire	100 M€	x	x	x			
3.1	Aménager la rue pour le piéton	200 M€	x	x	x			
5.1	Agir sur l'infrastructure de la voirie pour limiter la gravité des accidents	300 M€	x	x	x		x	
7.1 et 7.3	Préserver et développer des sites à vocation logistique dont les plateformes embranchées sur le réseau ferroviaire	200 M€	x		x		x	x
9.1, 9.2 et 9.3	Développer les plans de déplacements d'entreprise et d'administration	50 M€	x		x		x	
	Développer les plans de déplacements d'établissements scolaires							
	Développer le conseil en mobilité							
ENV 1	Financement d'expérimentations pour promouvoir les innovations (concerne potentiellement tous les défis)	200 M€	x	x	x	x	x	
	Accompagner le développement des nouveaux véhicules							
ENV 2	Résorber les principales nuisances du bruit routier	400 M€	x	x			x	
	Résorber les principales nuisances du bruit ferroviaire	400 M€	x					x
Actions pour lesquelles le coût n'est pas déterminé								
4.1	Rendre la voirie urbaine cyclable à l'échelle locale	Nd	x	x	x			
4.3	Favoriser et promouvoir la pratique du vélo auprès de tous les publics	Nd		x	x		x	
5.6	Encourager l'autopartage	Nd	x	x	x		x	
7.4	Contribuer à une meilleure efficacité du transport routier de marchandises et optimiser les conditions de livraison	Nd	x	x	x		x	
7.5	Améliorer les performances environnementales du transport de marchandises	Nd	x					

Nd : non déterminé



La mise en œuvre du PDUIF, le PACTE pour la mobilité

6.1 Tous les acteurs de la mobilité s'emparent
de la mise en œuvre du PDUIF

6.2 Le plan local de déplacements, un outil de mise en œuvre
impliquant tous les acteurs à l'échelle locale

6.3 L'animation et le soutien aux maîtres d'ouvrage

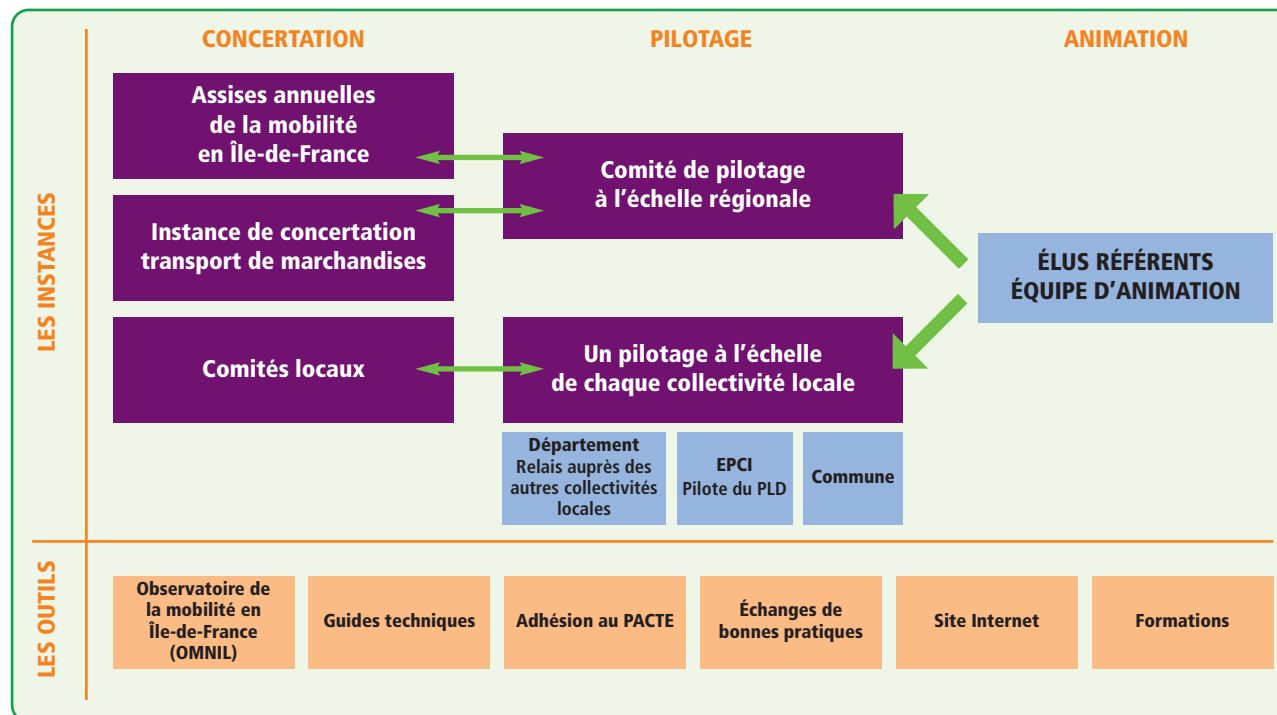


Ce chapitre présente l'organisation et les outils retenus pour la mise en œuvre du PDUIF pour répondre au défi 8 « Construire un système de gouvernance qui responsabilise les acteurs dans la mise en œuvre du PDUIF ».

En Île-de-France, les acteurs de la mobilité sont multiples :

- par leur nature institutionnelle : publique ou privée ;
- par la nature de leur intervention : autorité organisatrice, maîtres d'ouvrage, financeurs, gestionnaires d'infrastructures, exploitants, usagers ;
- par leur domaine d'intervention : transports collectifs, voirie, exploitation routière, marchandises, aménagement, etc. ;
- par le nombre de collectivités locales, puisque l'Île-de-France compte huit départements, plus de 100 établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) et 1 281 communes.

La mise en œuvre du PDUIF ne sera possible que par la mobilisation de l'ensemble des acteurs. Cette mobilisation se fera dans le cadre du PACTE pour la mobilité, un PACTE « Pour accélérer le changement tous ensemble ».



Le PACTE, c'est :

- la mobilisation des énergies ;
- la responsabilisation et l'engagement de tous les acteurs ;
- une animation forte pour faciliter l'action ;
- une médiatisation pour faire connaître l'action, permettre une large diffusion des bonnes pratiques et donc accélérer le changement ;
- une concertation permanente pour avancer ensemble ;
- une démarche évolutive dans le temps pour adapter l'action à l'évolution des enjeux.

Le PACTE repose sur :

- des instances de pilotage, d'animation et de concertation ;
- des outils d'animation et de diffusion de l'information ;
- des outils de formation et d'appui technique.



6.1 Tous les acteurs de la mobilité s'emparent de la mise en œuvre du PDUIF

Des instances fortes au niveau régional

Au niveau régional, un comité de pilotage politique coordonne la mise en œuvre du PDUIF. Il s'appuie sur un comité de pilotage technique. La concertation avec les partenaires du PACTE se traduit en particulier par la tenue d'Assises de la mobilité en Île-de-France.

Le comité de pilotage politique rassemble, sous la présidence du STIF :

- la Région Île-de-France
- les départements et la ville de Paris
- le représentant des EPCI au Conseil du STIF
- l'AMIF
- l'État.

Il se réunit annuellement pour contrôler l'avancement de la mise en œuvre des actions inscrites au PDUIF, coordonne les actions conduites en matière de déplacements et fixe les priorités.

Selon les circonstances, ce comité peut décider de faire évoluer les actions, revoir les objectifs de mise en œuvre et adapter les conditions techniques ou financières de réalisation. L'évolution des problématiques de déplacement ou l'avancement des études prévues au PDUIF peut conduire le comité de pilotage politique à proposer la mise en œuvre de nouvelles actions.

Le comité de pilotage technique rassemble, sous la conduite du STIF, les acteurs techniques de la mise en œuvre du PDUIF :

- la Région Île-de-France
- l'IAU Île-de-France
- les départements et la ville de Paris
- les EPCI
- l'État
- la RATP, la SNCF, Optile, RFF, Ports de Paris, Voies navigables de France
- les chambres de commerce et d'industrie.

Il se réunit deux fois par an. Sa mission consiste à préparer les décisions du comité de pilotage politique et les bilans annuels d'avancement de la mise en œuvre des actions. Le cas échéant, il identifie les difficultés rencontrées et propose des solutions pour y remédier. Le comité de pilotage technique peut, autant que de besoin, proposer la mise en place de comités techniques thématiques ayant pour objectif d'approfondir les actions du PDUIF et les moyens de leur mise en œuvre.

Le fonctionnement détaillé de ces instances et leur composition exacte seront précisés lors de la première réunion du comité de pilotage politique.

Les Assises de la mobilité en Île-de-France sont l'occasion de partager le bilan de l'action réalisée chaque année par l'ensemble des partenaires, et d'échanger sur les conditions de mise en œuvre. Un autre objectif de ces assises sera de permettre l'échange d'information entre les acteurs : la mise en valeur de réalisations exemplaires, l'exposé de solutions concrètes pour surmonter les difficultés de mise en œuvre seront au cœur des débats des assises. Les modifications apportées aux

actions ou à leurs conditions de réalisation, décidées par le comité de pilotage politique, seront présentées à tous les partenaires lors de ce rendez-vous qui fera l'objet d'une large communication.

Les membres des Assises sont :

- le STIF
- la Région Île-de-France
- les départements et la ville de Paris
- les EPCI, l'AMIF
- l'État
- la RATP, la SNCF, Optile, RFF, Ports de Paris, Voies navigables de France
- les chambres de commerce et d'industrie
- l'IAU Île-de-France
- les associations (usagers des transports collectifs et autres modes, environnement)
- les organisations patronales et syndicales
- l'Ademe, l'ARENE, Airparif, Bruitparif.



L'instance de concertation sur le transport de marchandises a pour rôle d'inciter à l'émergence de bonnes pratiques et de favoriser le partage d'expérience. Elle rassemble sous le pilotage de la Région Île-de-France des représentants :

- des chargeurs,
- des transporteurs,
- des chambres de commerce et d'industrie,
- de l'État,
- des départements et de la ville de Paris,
- de RFF, de Ports de Paris et de voies navigables de France
- de l'IAU Île-de-France
- de l'ADEME.

Le pilotage de la mise en œuvre se décline aussi à l'échelle locale

Chaque échelle de territoire s'empare de la mise en œuvre du PDUIF pour les actions relevant de sa compétence. Il est donc essentiel que toutes les collectivités locales s'organisent en conséquence. Les départements et les EPCI jouent un rôle particulier.

Les départements ont un rôle majeur. D'une part, ils sont responsables des actions qui sont sous leur maîtrise d'ouvrage ; d'autre part, ils sont à même d'assurer un rôle de relais du PDUIF auprès des collectivités locales de leur territoire. Ce rôle de relais peut prendre différentes formes :

- une politique de subvention à destination des collectivités locales visant à faciliter la mise en œuvre des actions inscrites au PDUIF ;

- une démarche d'animation pour faciliter et encourager les collectivités locales à agir.

Les EPCI ont, quant à eux, la responsabilité d'élaborer leur plan local de déplacements.

Aux différentes échelles locales, il importe qu'une concertation portant sur la mise en œuvre des actions soit organisée au travers de comités locaux qui associeront tout particulièrement les chambres de commerce et d'industrie et les associations concernées par la mobilité.

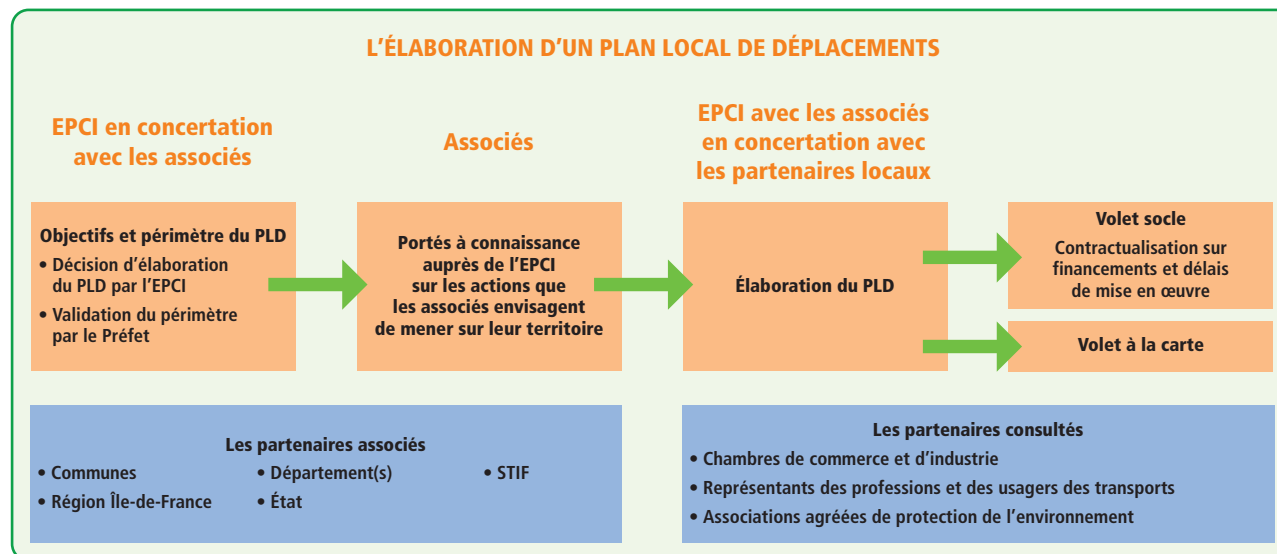
6.2 Le plan local de déplacements, un outil de mise en œuvre impliquant tous les acteurs à l'échelle locale

Les dispositions relatives aux EPCI sont sous réserve des dispositions relatives à la métropole du Grand Paris dans la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de moderni-

sation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles.

L'élaboration de plans locaux de déplacements (PLD) est une spécificité du PDU en Île-de-France prévue par l'article L. 1214-30 du code des transports.

Les PLD complètent le PDUIF en détaillant et précisant son contenu au niveau local. Ils sont élaborés à l'initiative des EPCI ou de syndicats mixtes. L'instance intercommunale chargée de l'élaboration d'un PLD doit associer le Conseil régional, les conseils généraux intéressés, l'État et le STIF (les « associés »). Les représentants des professions et des usagers des transports, les chambres de commerce et d'industrie ainsi que les associations agréées de protection de l'environnement sont consultés à leur demande sur le projet de plan. Le périmètre sur lequel est établi un PLD est fixé par arrêté préfectoral dans un délai de trois mois, après la demande formulée par l'instance intercommunale.



Parce que les PLD sont l'instrument privilégié de la mise en œuvre du PDUIF à l'échelle des territoires, il est essentiel qu'ils soient véritablement opérationnels. Les modalités de leur élaboration, de l'association des acteurs concernés par les politiques de déplacements ainsi que le contenu des PLD sont adaptés à cet objectif.

● Modalités d'élaboration et d'engagement des acteurs

Le PLD doit être davantage un programme d'action qu'un plan. Pour ce faire, le processus d'élaboration des PLD est resserré autour des organismes associés au sens de la loi, à savoir les communes concernées par le périmètre du PLD, la Région Île-de-France, le(s) département(s) intéressé(s), les services de l'État et le STIF.

Avant d'élaborer son PLD, l'EPCI en précise les objectifs et le périmètre. Cette phase préalable est menée en concertation avec les « associés », et en particulier avec la Région et le STIF.

Dans le cadre du PLD, chacun de ces acteurs s'engage sur la réalisation, la mise en œuvre et le financement des actions qui sont de son ressort sur le territoire concerné. Les engagements des différents partenaires en termes de maîtrise d'ouvrage et de financement sont formalisés au sein d'un contrat qui précise le plan de financement, la programmation des attributions de subventions et le calendrier de réalisation.

Compte tenu de l'importance des enjeux liés à la mobilité, il est primordial que les actions inscrites au PDUIF trouvent rapidement leur concrétisation. Les PLD participent du PACTE et doivent réellement permettre d'accélérer le changement. Il est donc indispensable de réduire leur délai d'élaboration par rapport à ceux observés dans les années 2000.

Ainsi, au démarrage de l'élaboration d'un PLD, chaque partenaire associé porte à la connaissance des autres les projets en cours ou envisagés sur le territoire concerné. Le PLD s'appuie sur ces éléments et les complète sur des thématiques ciblées en fonction de leur intérêt pour ce territoire.

À l'issue de ces étapes préalables, l'élaboration du PLD se fait en association avec l'ensemble des partenaires locaux concernés afin d'aboutir à un projet partagé. Le projet est ensuite soumis pour avis au conseil régional d'Île-de-France, aux conseils municipaux et généraux intéressés, aux représentants de l'État dans les départements concernés ainsi qu'au STIF. C'est lors de cet avis, que les partenaires associés pour s'engager sur la réalisation des actions qui sont de leur ressort.

Assorti des avis des personnes publiques consultées, le projet de PLD est ensuite soumis à une enquête publique.

● Contenu des PLD

Le contenu des PLD décline les actions du PDUIF, et en particulier celles relevant de la responsabilité des EPCI et des communes. Les PLD comportent deux volets : un volet socle et un volet à la carte.

Le volet socle regroupe les actions du PDUIF devant obligatoirement être déclinées dans les PLD. Ce volet, qui fait l'objet d'une contractualisation entre les associés, porte sur les actions suivantes :

- Action 2.4 : Un réseau de bus attractif
- Action 2.5 : Aménager des pôles d'échanges de qualité

- Action 3/4.1 : Pacifier la voirie
- Action 3/4.2 : Résorber les principales coupures urbaines
- Action 3.1 : Aménager la rue pour le piéton
- Action 4.1 : Rendre la voirie cyclable
- Action 4.2 : Favoriser le stationnement des vélos
- Action 5.1 : Atteindre un objectif de sécurité routière ambitieux
- Action 5.2 : Mettre en œuvre, au niveau local, une politique de stationnement au service d'une mobilité durable
- Action 6.1 : Rendre la voirie accessible
- Action 7.1 : Préserver et développer des sites à vocation logistique
- Action 7.4 : Contribuer à une meilleure efficacité du transport routier de marchandises et optimiser les conditions de livraison

Le volet à la carte puise dans les autres actions du PDUIF.

Le PLD est ainsi composé d'éléments programmatiques et d'études à réaliser pour définir d'autres actions qui feront l'objet d'engagements ultérieurs.



● **Évolution des PLD déjà approuvés**

Selon les termes de la loi, les PLD déjà approuvés doivent être mis en compatibilité avec le PDUIF révisé dans un délai de trois ans après l’approbation de celui-ci.

Cette mise en compatibilité sera simple puisqu’il s’agira principalement de hiérarchiser les actions inscrites dans ces PLD et de les programmer afin de les intégrer dans une contractualisation entre les partenaires associés.

6.3 L’animation et le soutien aux maîtres d’ouvrage

Pour faciliter la concrétisation des actions, la cohérence des mesures prises d’un territoire à l’autre et la diffusion des bonnes pratiques, le STIF coordonne la démarche d’animation et de soutien aux maîtres d’ouvrage en relation avec la Région Île-de France, les départements, l’État et l’IAU Île-de-France.

● **Une animation forte qui s’inscrit dans la durée**

L’animation est une démarche proactive au cœur du PACTE pour la mobilité. Si elle vise à susciter et faciliter la mise en œuvre du PDUIF auprès des différents maîtres d’ouvrage, il s’agit aussi, de manière plus large, de renforcer la prise de conscience par l’ensemble des acteurs institutionnels – et même par l’ensemble des Franciliens – de la nécessité de faire évoluer les comportements de mobilité.

Les élus référents du PACTE sont élus du STIF, du Conseil régional ou des conseils généraux. Ils jouent un rôle de soutien à l’animation de la démarche en portant les messages du PDUIF dans leurs activités d’élus et en

participant à des séminaires ou des formations à destination des élus des collectivités locales.

Dans le cadre de l’animation du PDUIF, une communication à destination des maîtres d’ouvrage ou du grand public sera mise en place, ainsi que des outils au service de la mise en œuvre.

● **Des outils au service de la mise en œuvre**

Le soutien aux maîtres d’ouvrage s’appuie sur plusieurs outils :

- des guides techniques permettant de préciser le contenu et les modalités de réalisation des actions,

- des formations thématiques et de séminaires d’échange,

- un site Internet,

- des appels à projets.

La réalisation de ces outils est coordonnée par le STIF ou la Région selon les thématiques en relation avec les départements, la Ville de Paris, l’État et l’IAU Île-de-France.

Liste des guides nécessaires à la mise en œuvre du PDUIF

Actions	Thèmes des guides
1.1	La prise en compte des déplacements dans les documents d’urbanisme locaux
2.5	Les éléments de programme prioritaires et indispensables pour chaque type de gare (<i>cahier des charges cible</i>)
3.1	Les aménagements pour les piétons
4.2	Les aménagements et le jalonnement pour le vélo
4.3	Le cycliste urbain
5.3	Élaborer une politique de stationnement par un plan local de stationnement
5.5	Plaquette de sensibilisation à la réalisation d’aménagements en faveur du covoiturage
6.1	Une voirie accessible (MEEDDM 2007)
7.1	Insertion paysagère et environnementale des sites logistiques
7.4	Aires de livraison – Guide pour leur quantification, leur localisation et leur dimensionnement (Certu 2009)
8	Guide pour l’élaboration et la mise en œuvre d’un PLD
9.1	Réussir son plan de déplacements d’entreprise (Pro’mobilité, Région Île-de-France 2008)
9.2	L’écomobilité scolaire (ARENE – Région Île-de-France 2010)



Les guides techniques

Différents guides techniques destinés à apporter un soutien aux maîtres d'ouvrage précisent les modalités pratiques de mise en œuvre des actions.

Certains existent déjà et peuvent être appliqués directement ; d'autres feront l'objet d'une mise à jour, et les guides manquant à la date de l'élaboration du PDUIF seront élaborés à partir de 2011.

Les formations

Afin d'accompagner les acteurs dans la mise en œuvre opérationnelle des actions, un programme de formations sera organisé à destination des techniciens ou des élus.

La vocation de ce programme est double :

- sensibiliser pour inciter à mettre en œuvre les actions du PDUIF ;
- apporter un appui technique pour faciliter la mise en œuvre de ces actions.



Le site Internet

Un site Internet, www.pduif.fr, donne à l'ensemble des maîtres d'ouvrage et des associations, un accès simple aux informations clés du PDUIF.

Ce site Internet présentera :

- les documents de référence du PDUIF ;
- les guides techniques ;
- une veille technique et juridique ;
- des informations sur les sources et les modalités de financement ;
- le tableau de bord de déploiement des actions ;
- des retours d'expériences et bonnes pratiques afin de permettre la circulation de l'information entre acteurs locaux ;
- la présentation des instances du PDUIF et de leurs membres.

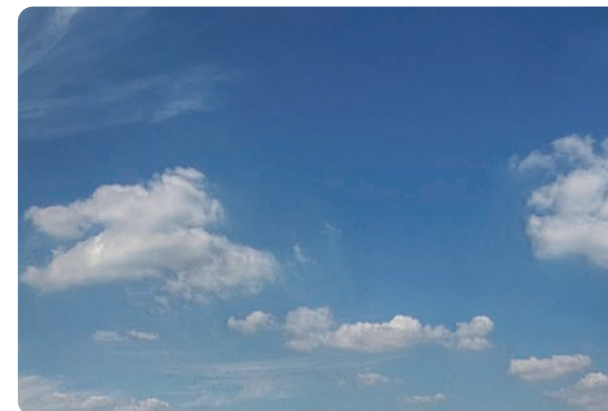
Plateforme interactive, le site permettra également de faciliter le suivi de la mise en œuvre du PDUIF. Les maîtres d'ouvrage seront régulièrement invités à renseigner en ligne l'avancement des actions sur leur territoire.

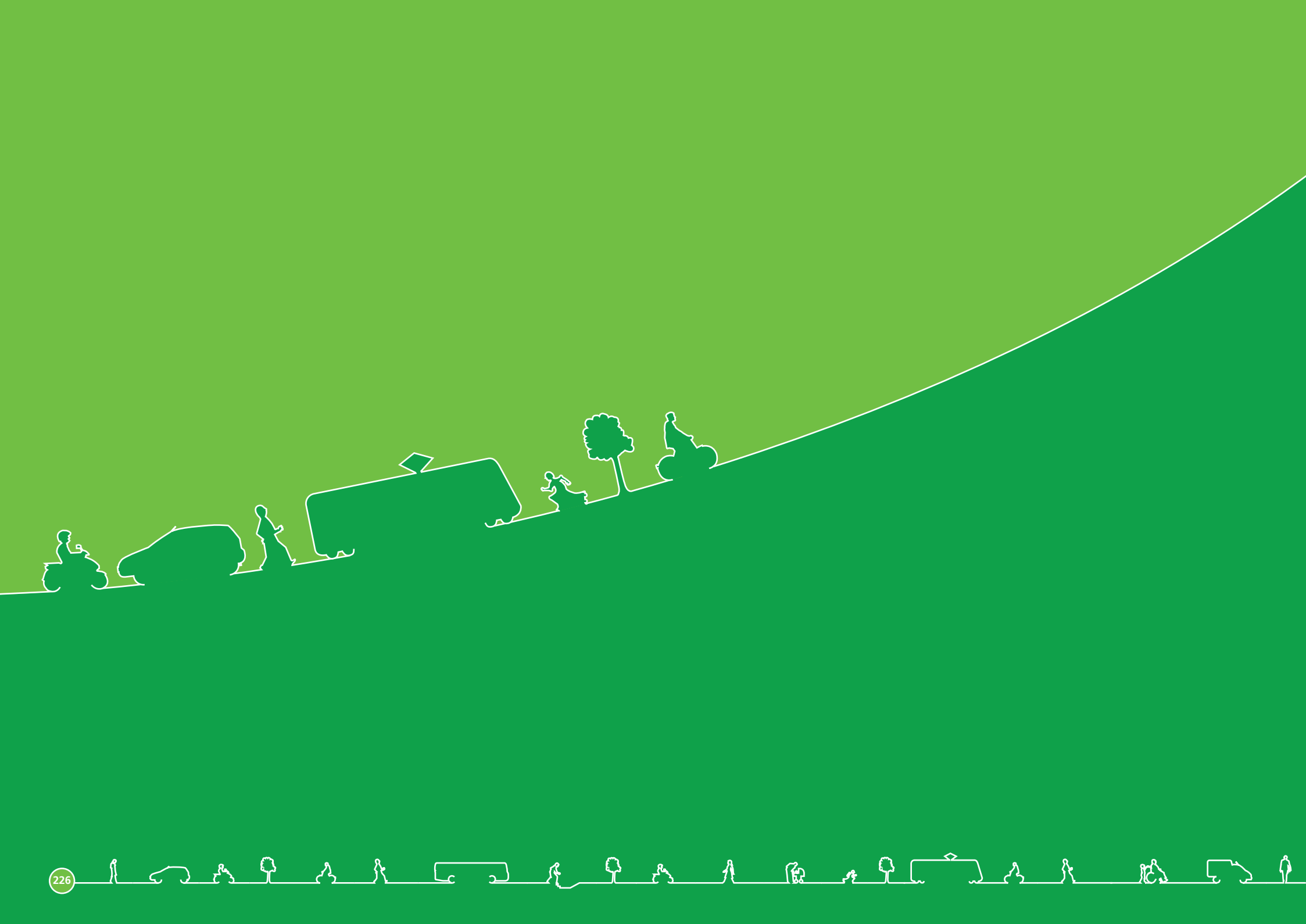
Le STIF est responsable de la gestion et de l'animation du site Internet.

Les appels à projets

Chaque année, la Région Île-de-France et le STIF lanceront des appels à projets sur des thématiques novatrices pour le financement d'expérimentations.

Ces expérimentations permettront de définir les conditions de réussite et de généralisation des mesures expérimentées.





Le suivi et l'évaluation du PDUIF, une maîtrise de l'avancement de la mise en œuvre

7.1 Un suivi en continu

7.2 Une mobilisation de tous les partenaires

7.3 Des indicateurs de suivi



7.1 Un suivi en continu

L'évaluation des PDU selon la loi

Au terme d'une période de cinq ans à compter de leur approbation, les PDU doivent faire l'objet d'une évaluation et, le cas échéant, d'une révision.

La loi portant engagement national pour l'environnement a rendu obligatoire le calcul des émissions de gaz à effet de serre générées par les déplacements sur le territoire couvert par le PDU au cours de la cinquième année après son approbation.

Il importe que les actions du PDUIF soient mises en place rapidement pour améliorer les conditions de déplacement et aller dans le sens d'une mobilité plus durable. Sans attendre le délai de cinq ans prévu par la loi pour l'évaluation des PDU, le STIF et ses partenaires :

- s'assureront année après année de l'avancement des réalisations concrètes, du respect des orientations fixées et des délais de mise en œuvre. Il est en particulier essentiel de repérer les difficultés et d'en apprécier les causes, qu'elles soient d'ordre technique, financier ou d'acceptabilité, afin d'y remédier au plus vite en prenant les mesures adaptées ;
- apprécieront l'impact des actions sur les pratiques de déplacement.

Chaque année, le STIF dressera un bilan de la mise en œuvre du PDUIF. L'avancement des actions sera mis en parallèle avec les évolutions de la mobilité observées sur la même période. L'évaluation du PDUIF cinq ans après son adoption sera ainsi facilitée par ce dispositif de suivi en continu.

Ce bilan sera présenté au Comité de pilotage politique du PDUIF et aux Assises de la mobilité en Île-de-France prévues dans le dispositif de gouvernance du PDUIF.

7.2 Une mobilisation de tous les partenaires

Le recueil des informations nécessaires au suivi en continu sera organisé dans le cadre de l'Observatoire de la mobilité en Île-de-France (OMNIL), dont l'objectif est de rassembler et valoriser les informations sur la mobilité des personnes et des marchandises en Île-de-France, de piloter des enquêtes permettant de compléter cette information et d'améliorer la connaissance de la mobilité et de son évolution. L'OMNIL est un observatoire partenarial animé par le STIF qui associe les organismes détenteurs d'information sur les déplacements et l'usage des modes de transport.

Il jouera un rôle central dans le suivi en continu du PDUIF, en élaborant des tableaux de bord annuels sur la base d'indicateurs de mise en œuvre des actions et d'indicateurs d'impact.

Pour établir ces tableaux de bord, la participation des partenaires du PDUIF, collectivités locales, exploitants et gestionnaires d'infrastructures, est essentielle afin que la collecte de l'information soit aussi exhaustive que possible. L'OMNIL assurera la centralisation des informations et leur consolidation.

Pour l'évaluation des actions du défi 7 « Rationaliser l'organisation des flux de marchandises et favoriser l'usage de la voie d'eau et du train », le Centre d'Echanges et de Ressources sur la logistique, le Cerlog, fournira des indicateurs de suivi.

7.3 Des indicateurs de suivi

Les indicateurs qui seront recueillis visent à mesurer la mise en œuvre des actions, contrôler l'atteinte des objectifs du PDUIF en matière d'évolution des pratiques de mobilité et d'environnement, et mettre en perspective ces éléments avec l'évolution du contexte socioéconomique de l'Île-de-France.



Observatoire de la mobilité en Île-de-France



Les indicateurs de mise en œuvre

Les indicateurs retenus sont faciles à mesurer, peuvent être actualisés selon une périodicité annuelle et couvrent la plupart des actions du PDUIF, même si toutes ne pourront cependant pas être suivies à l'aide d'indicateurs. Il conviendra alors de mener des études spécifiques à l'initiative du comité de pilotage.

Nota : La liste des indicateurs proposés pourra évoluer en fonction de la disponibilité effective des informations.

Il conviendra de mettre en regard les évolutions observées du système de transport et de la mobilité avec les montants des dépenses consenties pour les actions du PDUIF.

Indicateurs des dépenses consenties pour les déplacements en Île-de-France
Dépenses pour les transports collectifs, la voiture, la voirie, les deux-roues
Répartition des financements pour les transports collectifs, la voiture, la voirie, les deux-roues

Actions	Indicateurs de suivi
1.1	Nombre de chartes signées autour des projets de transports collectifs Part des permis de construire situés aux abords des transports collectifs structurants
2.1 à 2.4	Offre de transport par mode Indicateurs de régularité Indicateurs de taux de charge Longueur des infrastructures nouvelles et des aménagements de voirie en faveur des bus Âge du parc de matériel roulant
2.5	Nombre de pôles mis aux standards de qualité
3/4.1	Nombre de zones 30, zones de rencontre, aires piétonnes créées
3/4.2	Nombre de coupures urbaines résorbées
4.1	Longueur des aménagements cyclables réalisés
4.2	Nombre d'emplacements vélos dans les gares Nombre de PLU approuvés qui incluent des normes de stationnement vélo dans les constructions nouvelles
5.2	Nombre de places de stationnement réglementé (existantes et créées) Nombre de places de stationnement payant (existantes et créées)
5.3	Nombre de PLU qui intègrent des normes de stationnement conformes au PDUIF
5.5	Nombre d'aires de covoiturage Longueur de voies réservées pour les covoitureurs sur le réseau magistral Nombre de parcs relais qui proposent des avantages aux covoitureurs
5.6	Nombre d'abonnés des services d'autopartage
6.1	Nombre de plans de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics élaborés
6.2	Nombre de gares et de stations accessibles Nombre de lignes de bus accessibles
7.1	Surfaces logistiques multimodales sauvegardées sur la base du recensement à la parcelle effectué par la Région et l'IAU Île-de-France, pour les sites listés à l'action 7.1
7.3	Avancement des opérations visant à améliorer les conditions de mixité de circulation des trains de voyageurs et de fret
7.5	Nombre de communes ayant adopté une réglementation environnementale pour la livraison des marchandises
9.1	Nombre d'entreprises de plus de 200 salariés ou zones d'activités ayant élaboré un plan de déplacements d'entreprise
9.2	Nombre d'établissements scolaires ayant élaboré un plan de déplacements des établissements scolaires
ENV 1	Immatriculations annuelles de véhicules propres Nombre d'autobus et d'autocar propres
ENV 2	Nombre de logements concernés par la mise en place de protections phoniques le long des infrastructures ferroviaires et routières

Les indicateurs d'atteinte des objectifs de mobilité et des objectifs environnementaux

Mesurer l'avancement de la mise en œuvre du PDUIF est un premier angle d'analyse. Cependant, il importe que les mesures mises en œuvre portent leurs fruits pour atteindre les objectifs fixés par le PDUIF, en particulier les objectifs quantifiés en matière de mobilité et de réduction des impacts sur l'environnement.

Il est à noter que les changements impulsés par le PDUIF s'inscrivent pour beaucoup sur le moyen ou le long terme. L'interprétation des évolutions observées devra en tenir compte : les changements de comportement sont rarement immédiats.

Objectifs du PDUIF	Indicateurs annuels d'impact
Amélioration de l'accès à l'emploi	Part des Franciliens ayant accès à la moitié des emplois de la région en moins d'une heure en transports collectifs.
Augmentation du nombre de déplacements en transports collectifs	Trafic des transports collectifs par mode et par territoire
Diminution des déplacements en modes individuels motorisés	Comptages du trafic journalier moyen annuel sur le réseau magistral et le réseau structurant
Augmentation du nombre de déplacements en vélo	Comptages vélos
Amélioration de la sécurité routière	Nombre d'accidents corporels de la circulation Nombre de tués et de blessés par mode, par territoire et par réseau (magistral, structurant, local)
Augmentation de la part modale du fret ferroviaire et du fret fluvial	Trafic marchandises selon les modes de transport (route, fer et voie d'eau)
Diminution de l'exposition des Franciliens au bruit généré par les transports	Nombre de Franciliens exposés à des niveaux de bruit excessifs dus à la circulation routière et ferroviaire (selon la périodicité de mise à jour des cartes d'exposition au bruit)
Amélioration de la qualité de l'air	Nombre de Franciliens exposés à des concentrations moyennes annuelles de dioxyde d'azote NO ₂ , particules PM10 et PM2,5, ozone O ₃ et benzène supérieures aux objectifs
Diminution des émissions de gaz à effet de serre	Niveau des émissions de gaz à effet de serre par les transports par mode (hors aérien)

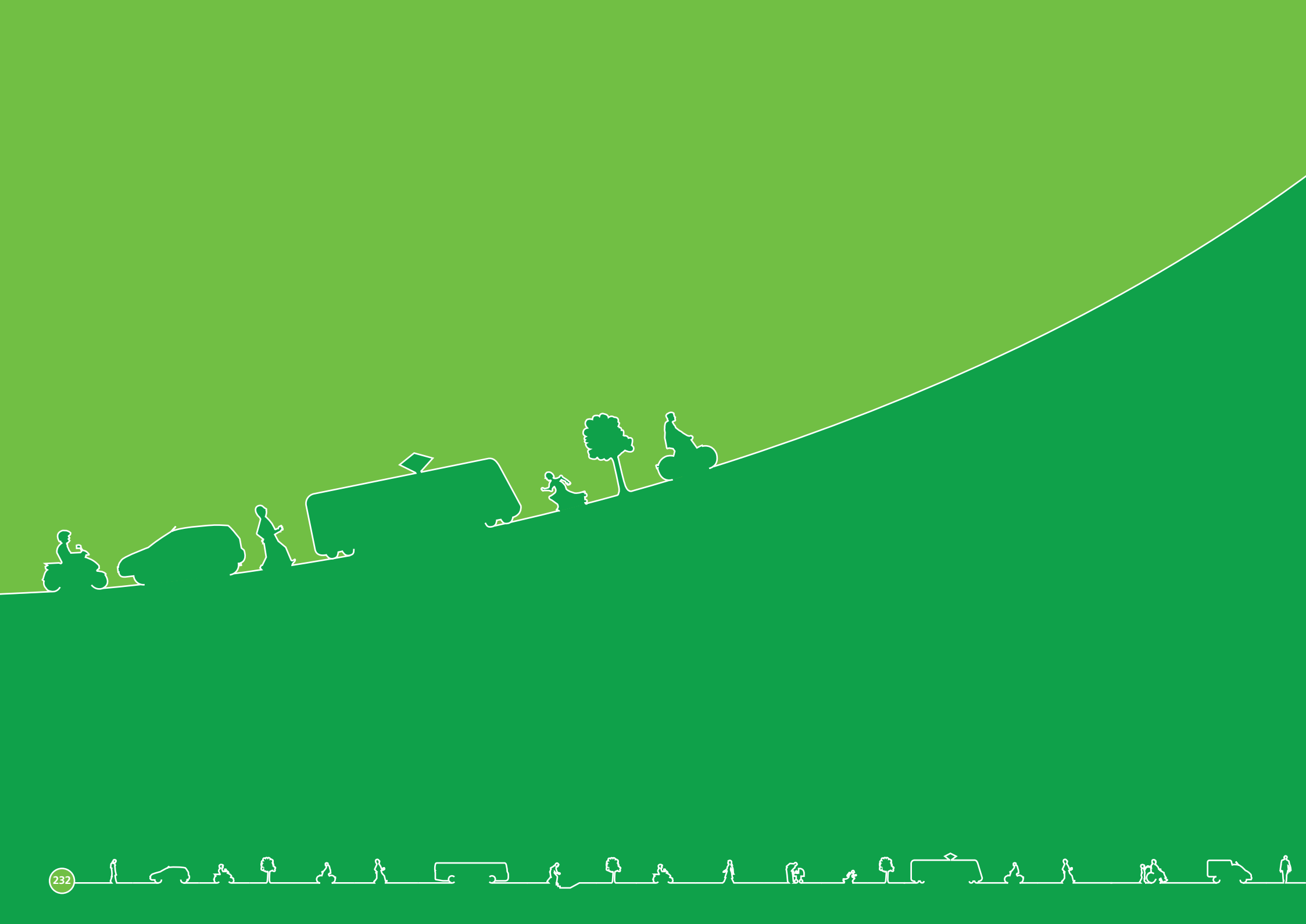
Les indicateurs relatifs au contexte

La mise en œuvre du PDUIF et l'analyse de ses effets doit aussi s'apprécier en tenant compte du contexte socio-économique. En effet, l'évolution de la mobilité est en grande partie liée à l'évolution des modes de vie qui résulte de nombreux facteurs, notamment de la situation économique. Les objectifs du PDUIF ont en outre été fixés sur la base d'hypothèses de développement de l'Île-de-France. Si ces hypothèses ne se réalisaient pas, leur atteinte s'en trouverait de *facto* modifiée.

Indicateurs du contexte socioéconomique en Île-de-France
Évolution de la population francilienne par territoire
Évolution des emplois franciliens par territoire
Évolution du taux de chômage
Indicateurs économiques : produit intérieur brut de l'Île-de-France







Mise en œuvre des actions du PDUIF : grille de lecture par maître d'ouvrage

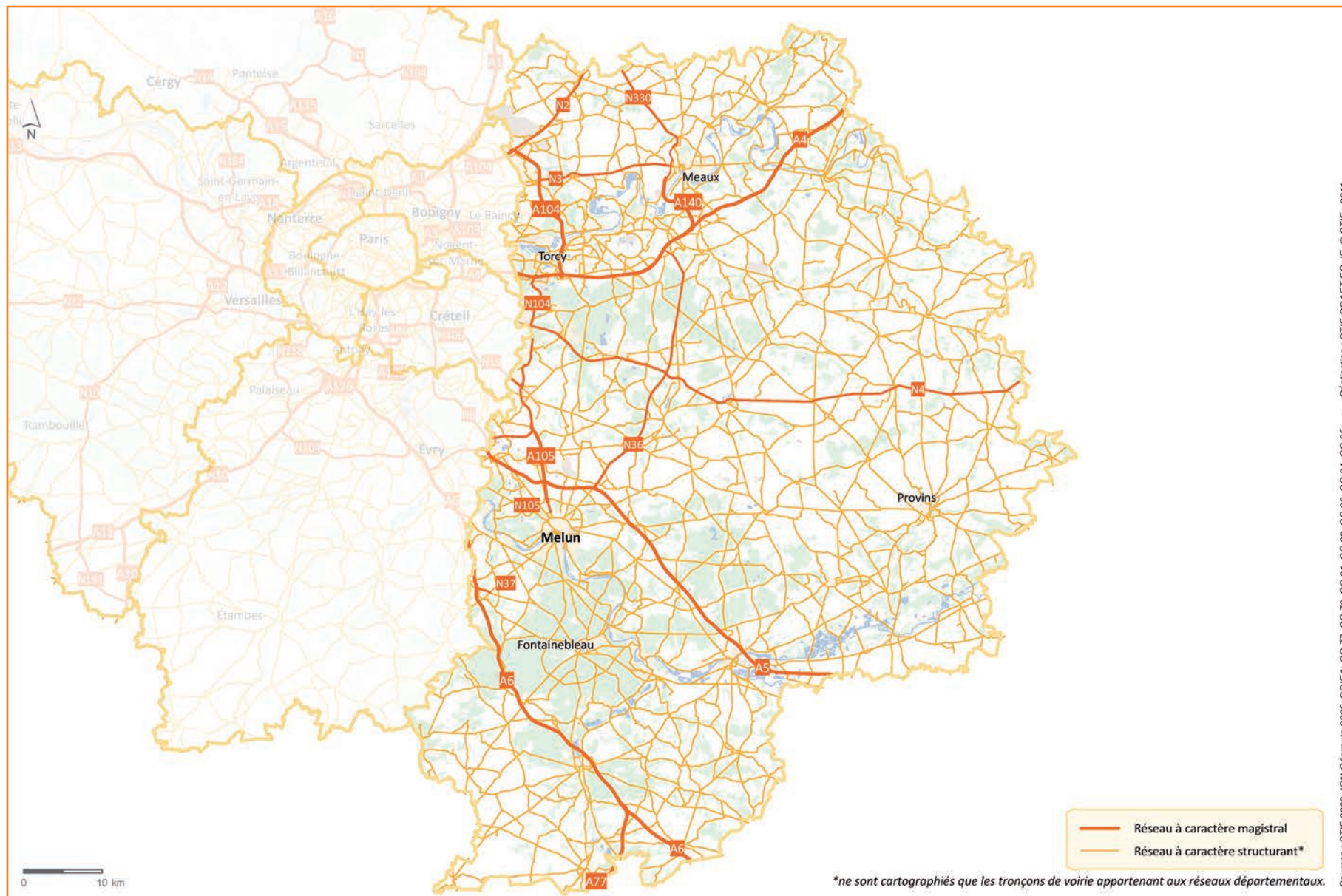
Número	Responsabilités de mise en œuvre des actions du PDUIF	Communes/EPCI	Départements	Région	STIF	État
1.1	Agir à l'échelle locale pour une ville plus favorable à l'usage des modes alternatifs à la voiture	•	•	•	•	•
2.1	Un réseau ferroviaire renforcé et plus performant				•	
2.2	Un métro modernisé et étendu				•	
2.3	Tramway et T Zen : une offre de transport structurante	•	•		•	
2.4	Un réseau de bus plus attractif et mieux hiérarchisé	•	•		•	•
2.5	Aménager des pôles d'échanges multimodaux de qualité	•	•	•	•	
2.6	Améliorer l'information voyageurs dans les transports collectifs	•	•		•	
2.7	Faciliter l'achat des titres de transport				•	
2.8	Faire profiter les usagers occasionnels des avantages du passe sans contact Navigo				•	
2.9	Améliorer les conditions de circulation des taxis et faciliter leur usage	•	•		•	•
3/4.1	Pacifier la voirie	•	•			•
3/4.2	Résorber les principales coupures urbaines	•	•			•
3.1	Aménager la rue pour le piéton	•	•			
4.1	Rendre la voirie cyclable	•	•			•
4.2	Favoriser le stationnement des vélos	•	•			
4.3	Favoriser et promouvoir la pratique du vélo auprès de tous les publics	•	•	•		•
5.1	Atteindre un objectif ambitieux de sécurité routière	•	•			•
5.2	Mettre en œuvre des politiques de stationnement public au service d'une mobilité durable	•				•
5.3	Encadrer le développement du stationnement privé	•				
5.4	Optimiser l'exploitation routière pour limiter la congestion		•			•
5.5	Encourager et développer la pratique du covoiturage	•	•		•	•
5.6	Encourager l'autopartage	•	•			
6.1	Rendre la voirie accessible	•	•			
6.2	Rendre accessibles les transports en commun	•	•		•	
7.1	Préserver et développer des sites à vocation logistique	•		•		
7.2	Favoriser l'usage de la voie d'eau	•	•	•		•
7.3	Améliorer l'offre de transport ferroviaire	•	•	•		•
7.4	Contribuer à une meilleure efficacité du transport routier de marchandises et optimiser les conditions de livraison	•	•	•		•
7.5	Améliorer les performances environnementales du transport de marchandises	•		•		
9.1	Développer les plans de déplacements d'entreprise et d'administration	•	•	•	•	•
9.2	Mettre en place des plans de déplacements d'établissements scolaires	•	•	•		•
9.3	Donner une information complète, multimodale, accessible à tous et développer le conseil en mobilité	•	•		•	
ENV1	Accompagner le développement de nouveaux véhicules			•	•	
ENV2	Réduire les nuisances sonores liées aux transports	•	•		•	•



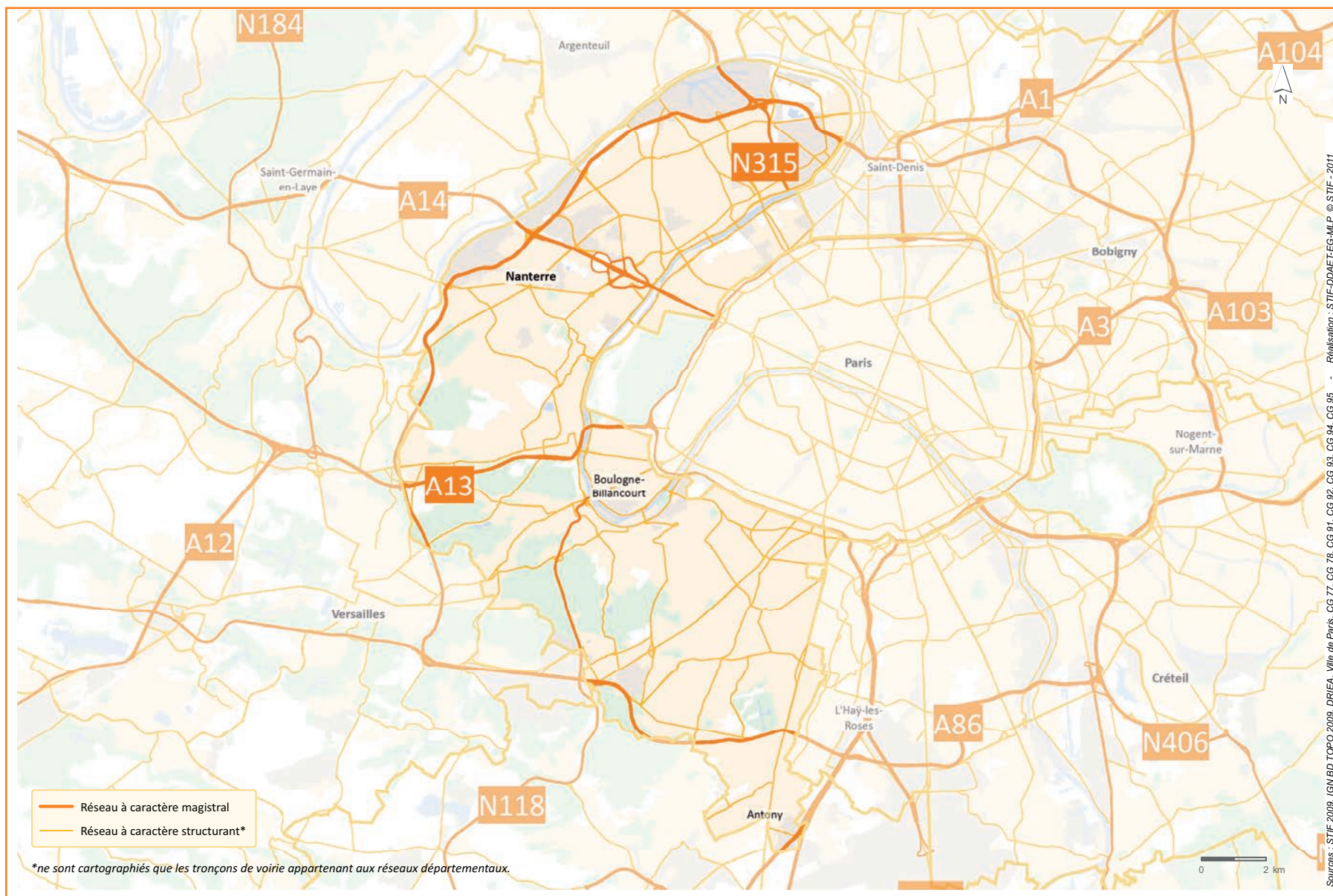
Les réseaux routiers à caractère magistral et structurant de Paris en 2010



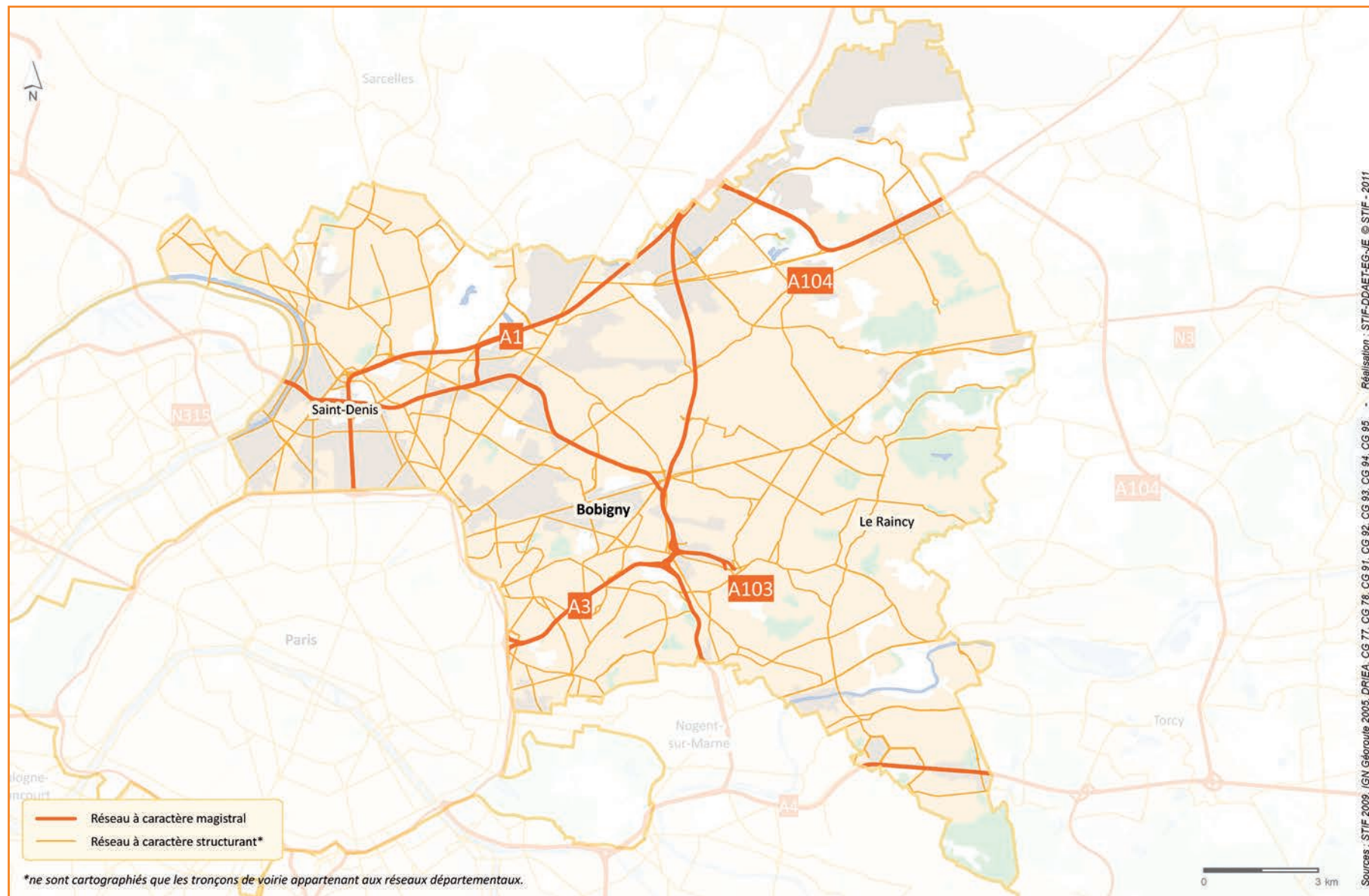
Les réseaux routiers à caractère magistral et structurant de Seine-et-Marne en 2010



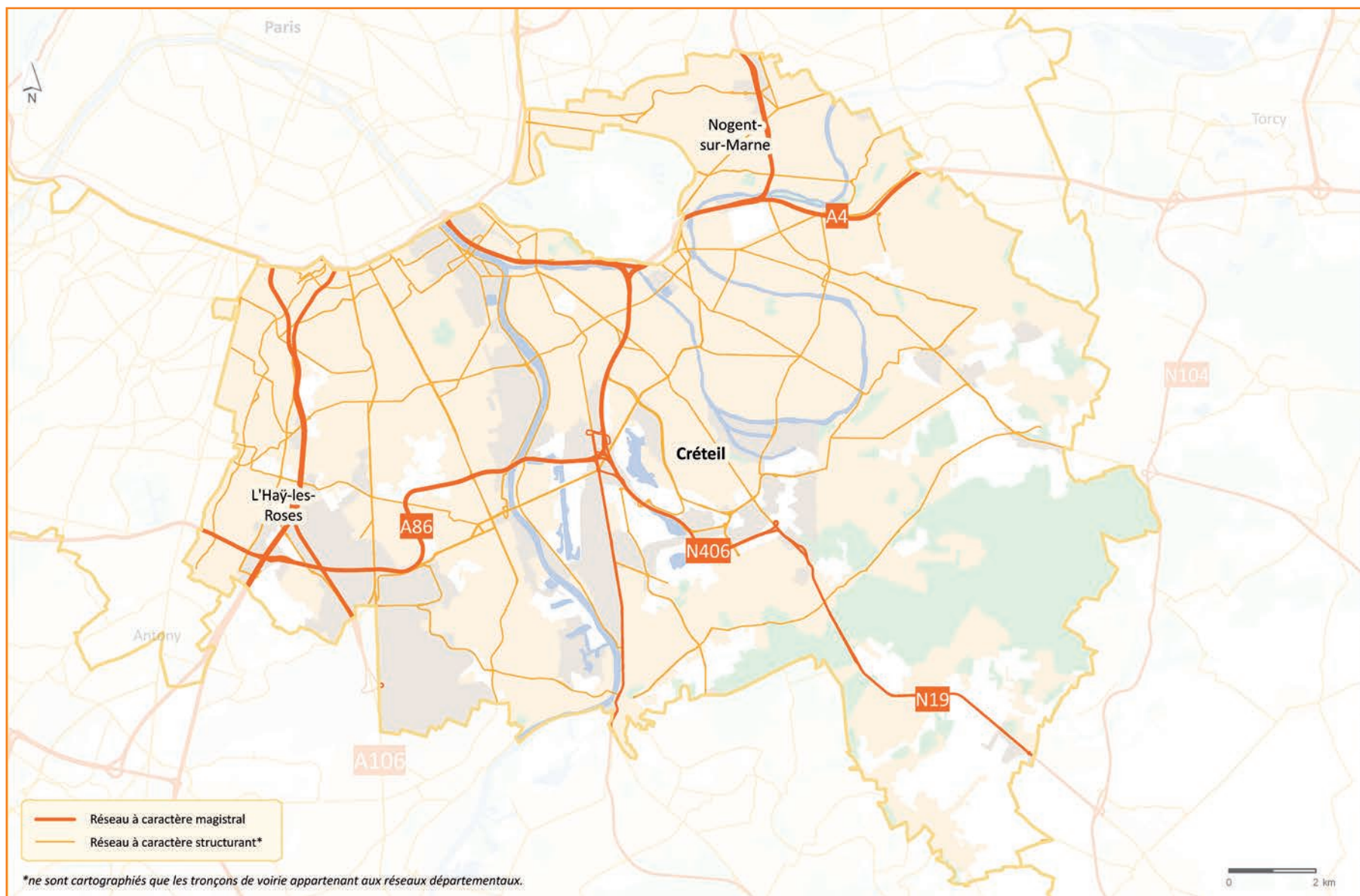
Les réseaux routiers à caractère magistral et structurant des Hauts-de-Seine en 2010



Les réseaux routiers à caractère magistral et structurant de Seine-Saint-Denis en 2010



Les réseaux routiers à caractère magistral et structurant du Val-de-Marne en 2010



Les réseaux routiers à caractère magistral et structurant du Val d'Oise en 2010



Liste des lignes répondant aux critères de sélection pour les lignes Mobiliens en 2010

Code STIF	Code commercial	Liaisons
100100014	TVM	Croix de Berny – Créteil-Saint-Maur
100100021	21	Gare Saint-Lazare – Porte de Gentilly
100100026	26	Gare Saint-Lazare – Nation
100100027	27	Gare Saint-Lazare – Porte de Vitry
100100031	31	Étoile – Gare de l'Est
100100038	38	Porte d'Orléans – Gare du Nord
100100043	43	Neuilly-Bagatelle – Gare du Nord
100100054	54	Asnières-Gennevilliers (Gabriel Péri) – Porte d'Aubervilliers
100100060	60	Porte de Montmartre – Gambetta
100100062	62	Porte de Saint-Cloud – Bibliothèque
100100064	64	Gambetta – Place d'Italie
100100065	65	Gare de Lyon – Aubervilliers Mairie
100100068	68	Place de Clichy – Châtillon-Montrouge
100100074	74	Hôtel de Ville – Clichy-Berges de Seine
100100076	76	Louvre Rivoli – Bagnole Louise Michel
100100080	80	Porte de Versailles – Mairie du XVIIIe (Jules Joffrin)
100100081	81	Porte de Saint-Ouen – Châtelet
100100086	86	Saint-Mandé Demi Lune – Saint-Germain-des-Prés
100100091	91	Gare Montparnasse 2 – Bastille
100100092	92	Porte de Champerret – Gare Montparnasse
100100095	95	Porte de Vanves – Porte de Montmartre
100100096	96	Gare Montparnasse – Porte des Lilas
100100097	PC1	Porte de Champerret – Pont du Garigliano
100100098	PC2	Porte d'Ivry – Porte de la Villette
100100099	PC3	Porte des Lilas – Porte Maillot
100100103	103	Chevilly-Larue MIN de Rungis – Maisons-Alfort École vétérinaire métro
100100105	105	Porte des Lilas – Les Pavillons-sous-Bois Mairie
100100108	108	Champigny-sur-Marne (Jeanne Vacher) – Joinville-le-Pont RER
100100113	113	Chelles 2 – Nogent-sur-Marne RER
100100115	115	Château de Vincennes – Porte des Lilas
100100118	118	Château de Vincennes – Rosny-sous-Bois (Van Derheyden)
100100121	121	Montreuil Mairie – Villemomble Mairie/Lycée
100100123	123	Porte d'Auteuil – Mairie d'Issy

Code STIF	Code commercial	Liaisons
100100125	125	Porte d'Orléans – École Vétérinaire
100100126	126	Porte d'Orléans – Parc de Saint-Cloud
100100129	129	Porte des Lilas – Montreuil Mairie
100100133	133	Sarcelles Bois d'Écouen – Le Bourget RER
100100143	143	La Courneuve RER – Rosny-sous-bois RER
100100144	144	Rueil-Malmaison RER – La Défense
100100147	147	Pantin Église – Sevran Avenue Ronsard
100100148	148	Bobigny Pablo Picasso – La Blanc-Mesnil Musée de l'Air
100100150	150	Porte de La Villette – Pierrefitte-Stains RER
100100152	152	Porte de La Villette – Gonesse-Tulipes
100100153	153	Porte de La Chapelle – Stains Moulin Neuf
100100154	154	Saint-Denis Porte de Paris – Enghien Gare
100100161	161	La Défense – Argenteuil Gare
100100164	164	Porte de Champerret – Argenteuil Collège Monet
100100168	168	Saint-Denis Porte de Paris – Garges-Sarcelles RER
100100170	170	Porte des Lilas – Saint-Denis RER
100100171	171	Versailles Château – Pont de Sèvres
100100172	172	Bourg-La-Reine RER – Créteil L'Échat
100100173	173	Porte de Clichy – La Courneuve-8 mai 1945
100100178	178	La Défense – Villeneuve-la-Garenne
100100179	179	Pont de Sèvres – Robinson RER
100100180	180	Villejuif-Louis Aragon – Charenton-Écoles
100100183	183	Porte de Choisy – Choisy-Le-Roi – Orly Sud
100100187	187	Porte d'Orléans – Fresnes-Charcot-Zola
100100189	189	Clamart Pompidou – Porte de Saint-Cloud
100100197	197	Porte d'Orléans – Massy Opéra
100100208	208	Champigny-Saint-Maur RER – Champigny -Résistance/Le Plessis-Verdun
100100255	255	Porte de Clignancourt – Stains-Prévoyants
100100258	258	Saint-Germain-en-Laye RER – La Défense
100100268	268	Saint-Denis Université – Villiers-Le-Bel RER
100100272	272	Sartrouville RER – La Défense
100100275	275	Pont de Levallois – La Défense
100100285	285	Juvisy RER – Villejuif-Louis Aragon

Liste des lignes répondant aux critères de sélection pour les lignes Mobilién en 2010 (suite)

Code STIF	Code commercial	Liaisons
100100295	295	Vélizy 2 – Porte d'Orléans
100100303	303	Bobigny-Pablo Picasso – Noisy-le-Grand RER
100100304	304	Asnières-Gennevilliers-Les Courtilles – Nanterre Place de la Boule
100100308	308	Créteil Préfecture – Villiers-sur-Marne RER
100100318	318	Château de Vincennes – Pantin-Raymond Queneau
100100323	323	Issy-Val-de-Seine – Ivry-Gambetta
100100325	325	Château de Vincennes – Bibliothèque
100100379	379	Vélizy 2 – Croix de Berny RER
100100393	393	Sucy-Bonneuil RER – Villejuif-Louis Aragon
100100399	399	Massy – Juvisy
100100467	467	Pont de Sèvres – Rueil-Malmaison RER
230410414	414	Trappes-Gare – Montigny-Saint-Éxupéry
230410417	417A / 417B	Trappes-Gare – Plaisir-Les Gâtines/La Verrière-Gare
293193609	609	Villepinte RER – La Courneuve-Cité Gagarine
293193613	613	Aulnay RER – Chelles RER
293193615	615	Villepinte RER – Bobigny-Pablo Picasso
400400401	401	Corbeil-Essonnes-Gare – Saint-Michel-sur-Orge-Berlioz
400400402	402	Le Coudray-Montceaux – Épinay-sur-Orge Gare RER
400400407	407	Évry-Les Aunettes – Ris-Orangis RER
002-002-003	Athis 3	Choisy-le-Roi RER – Villeneuve-Saint-Georges RER
014-014-015	15	Tremblay-en-France-Jaurès – Aulnay RER
016-616-009	9	Argenteuil-Gare – Sartrouville
016-616-514	514	Enghien-les-Bains – Argenteuil – Bezons (La Berthie)
045-045-003	K	Villeneuve-Saint-Georges RER – Créteil Préfecture
045-045-004	J1-J2	Villeneuve-Saint-Georges RER – Boissy-Saint-Léger RER
050-050-023	23	Villiers-le-Bel RER – Villepinte-parc des expositions RER
056-356-001	A	Versailles-Satory – Le Chesnay-Hôpital Mignot
056-356-002	B	Rocquencourt-INRIA – Versailles-Porchfontaine
056-356-005	G	Versailles Pershing – Versailles Chantiers
059-440-434	34 Sud	Cergy-Le Haut RER – Pontoise Gare
059-440-445	45	Pontoise-Canrobert – Cergy-Jules Verne
062-062-061	A	Avon Les Bouleaux – Fontainebleau Les Lilas
067-167-002	M2	Meaux Gare – Meaux Beauval

Liste des lignes répondant aux critères de sélection pour les lignes Express en 2010

Code STIF	Code commercial	Liaisons
03019501900	95-19	Argenteuil Gare - Ermont - Montigny - Cergy Préfecture
01601609200	92	Argenteuil-Gare - Nanterre Préfecture
29119100400	91-04	Arpajon - Brétigny - Évry
5515500100	DM151	Arpajon-Porte d'Étampes - Porte d'Orléans
01401409300	93	Bobigny-Pablo Picasso - Roissy-pôle RER
29119100100	91-01	Brunoy RER - Évry RER
21219501800	95-18	Cergy - Montsult - Roissy-Aéroport
01201201600	16	Cergy Préfecture - Gare Saint-Quentin-en-Yvelines RER
03019502000	95-20	Cergy Préfecture - Corneilles-en-Parisis
03019500300	95-03	Cergy Préfecture - Montigny-Beauchamp - Margency
21221200300	27	Cergy Préfecture - Saint-Germain-en-Laye RER
06417703400	34	Château-Landon-Verdun - Melun-Ermitage
06706706200	62	La Ferté-sous-Jouarre - Marne-la-Vallée Chessy RER
29329310000	100	Chelles - Montfermeil - Clichy - Roissy Aéroport
04004002100	21	(Créteil L'Échat) - Boissy-Saint-Léger - Verneuil - Guignes-les-Sablons
29119100300	91-03	Dourdan - Massy
29119100200	91-02	Dourdan - Orsay
23041047500	475	Élancourt-Jean Moulin - Porte d'Orléans
29119100500	91-05	Évry - Massy-Palaiseau
10010022100	221	Gallieni - Gagny-Pointe de Gournay
10010035000	350	Gare de l'Est - Roissy-pôle RER
10010027600	276	La Défense - Asnières-Gabriel Péri
09717701700	17	La Ferté-Gaucher - Marne-la-Vallée Chessy RER
24424400200	Express A14	Les Mureaux - La Défense
01101101900	19	Les Mureaux - Orgeval - Versailles (Rive Gauche)
05217810000	100	Les Mureaux - Plaisir-Grignon - Montigny-le-Bretonneux
29119100800	91-08	Les Ulis - Vélizy
06506505000	50	Lieusaint-Moissy RER (Sénart) - Évry RER
06548707700	Citalien	Lieusaint-Moissy RER (Sénart) - Melun-place Saint-Jean
00317701600	16	Lieusaint-Moissy RER (Sénart) - Val d'Europe RER
25119500400	95-04	Magny-en-Véxin - Pontoise (Hôpital)
05205208000	80	Mantes-la-Jolie - Cergy



Code STIF	Code commercial	Liaisons
24424400100	Express A14	Mantes-la-Jolie - La Défense
02732807800	78	Mantes-la-Jolie - Saint-Quentin-en-Yvelines RER
10010021600	216	Marché de Rungis - Denfert-Rochereau
29119101000	91-10	Massy - Orly Sud
29119100600	91-06	Massy - Saint-Quentin-en-Yvelines RER
00600600200	06-02	Massy RER - Les Ulis centre commercial
05405402000	54-20	Meaux - Claye-Souilly - Roissy Aéroport
06706705600	56	Meaux - La Ferté-sous-Jouarre
06737706900	69	Meaux - Val d'Europe RER
05117701800	18	Meaux Gare - Torcy - Serris - Melun Gare
22817704700	47	Melun - Provins
09717700100	1	Melun - Verneuil - Rebais
06217704600	46	Montereau-Fault-Yonne - Melun
002119110000	100	Montgeron - Orly - Silic - Rungis
10010035100	351	Nation - Roissypôle RER
10010035200	Roissybus	Opéra - Roissy-Aéroport (CDG)
10010028300	Orlybus	Orly Sud - Denfert-Rochereau
01419510000	100	Persan - Roissy CDG
01501502400	24	Poissy RER - Saint-Germain-en-Laye RER
01501501900	9	Poissy RER - Versailles-Europe
02702701500	15	Pont de Saint-Cloud - Plaisir-La Bataille
10010027900	279	Pont de Sèvres - Meudon-Europe Nord
10010029100	291	Pont de Sèvres - Vélizy-Europe/ZI
10010025200	252	Porte de la Chapelle - Garges-Sarcelles RER
10010029900	299	Porte d'Orléans - Morangis Mairie
22817705000	50	Provins - Marne-la-Vallée Chessy RER
01419500200	95-02	Roissy Aéroport - Montmorency Mairie
00500506700	67	Saint-Quentin-en-Yvelines RER - Garancières - Tacoignières - Houdan-La Prévôté
01524200400	4	Saint-Quentin-en-Yvelines RER - Poissy-Gare
10010029200	292	Savigny-Gâtines - marché de Rungis
05137701900	19	Torcy - Chelles - Roissy Aéroport
01417710000	100	Torcy - Créteil

Code STIF	Code commercial	Liaisons
23323370200	702	Val de Fontenay - Aulnay-sous-Bois RER
03903930700	307	Vélizy 2 - Saint-Quentin-en-Yvelines RER
01201200100	1	Versailles - Saint-Germain-en-Laye
00400401900	04-19	Viroflay - Massy
29119100900	91-09	Yerres - Évry
04504501100	B	Yerres Abbaye - Créteil L'Échat

■ Correspondance entre les projets de transports collectifs inscrits au SDRIF avec un horizon de réalisation « Plan de mobilisation » et les actions du PDUIF

Intitulé du SDRIF	Intitulé du PDUIF	Action du PDUIF
Nouvelle branche du RER D, entre la gare RER D Villiers-le-Bel - Gonesse – Arnouville et la gare RER B Parc des expositions à Villepinte (dit Barreau de Gonesse)	Création d'une nouvelle branche du RER D, reliant la gare RER D de Villiers-le-Bel – Gonesse – Arnouville à la gare RER B du Parc des Expositions de Villepinte	2.1
Prolongement du RER E à l'ouest	Prolongement du RER E à l'ouest	2.1
Réalisation de la Tangentielle nord Épinay-sur-Seine – Le Bourget puis prolongements à Sartrouville et Noisy-le-Sec	Tangentielle Nord : ligne exploitée en tram-train Sartrouville – Argenteuil – Épinay-sur-Seine – Le Bourget – Noisy-le-Sec	2.1
Réalisation du tram-train Massy-Évry puis prolongement à Versailles	Tram-Train Versailles – Massy – Evry	2.1
Réalisation de la Tangentielle ouest de Saint-Cyr à Saint-Germain-en-Laye puis prolongement à Achères	Tangentielle Ouest, ligne exploitée en tram-train en prolongement de la grande ceinture Ouest : vers Saint-Cyr RER et vers Saint-Germain-en-Laye RER, puis vers Achères et Cergy	2.1
Prolongement du tramway T1 à Val-de-Fontenay	Tramway T1 : prolongements de Saint-Denis à Asnières – Gennevilliers – Les Courtilles (mis en service en 2012) – Colombes (RD992) – Rueil Malmaison, et de Noisy-le-Sec à Val-de-Fontenay	2.3
Prolongement du tramway T1 à Colombes		
Prolongement du tramway T3 à Porte-d'Asnières	Tramway T3 : prolongement de Porte d'Ivry à Porte d'Asnières (prolongement de la Porte d'Ivry à Porte de la Chapelle mis en service en 2012)	2.3
Débranchement du tramway T4 à Clichy-Montfermeil	Tramway T4 : création d'une branche vers Clichy-sous-Bois et Montfermeil et prolongement de Bondy à Noisy-le-Sec	2.3
Prolongement du tramway T4 Noisy-le-Sec – Bondy		
Réalisation du tramway T6 Châtillon-Vélizy-Viroflay	Tramway T6 : Châtillon – Vélizy – Viroflay	2.3
Réalisation du tramway T7 Villejuif-Juvisy	Tramway T7 : Villejuif – Athis-Mons – Juvisy (Phase 1 Villejuif – Athis Mons mise en service en 2013)	2.3
Réalisation du tramway T8 Saint-Denis – Épinay – Villetaneuse puis prolongement à la gare RER E de Rosa Parks	Tramway T8 : RER E Rosa Parks – Saint-Denis (Porte de Paris) – Épinay-sur-Seine – Villetaneuse	2.3
Réalisation du tramway Antony-Clamart (TAC) puis prolongement à Issy ou Clamart	Tramway Antony – Clamart	2.3
Réalisation du tramway Paris Orly sur la RD5	Tramway Paris – Orly (sur la RD5)	2.3
Prolongement du métro L4 à Bagneux	Métro : Prolongement de la ligne 4 à Bagneux	2.2
Prolongement du métro L12 à Aubervilliers	Métro : Prolongement de la ligne 12 à Mairie d'Aubervilliers	2.2
Prolongement du métro L14 à Mairie-de-Saint-Ouen (désaturation du métro L13)	Métro : Prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen	2.2
Prolongement du métro L11 à Rosny-Bois-Perrier	Métro : Prolongement de la ligne 11 à Rosny – Bois Perrier	2.2
Pont de Sèvres – Noisy-Champs	L15 entre pont de Sèvres et Noisy-Champs	2.2
TCSP Sénart – Melun	T Zen 2 : Sénart – Melun	2.3
TCSP Saint-Quentin-en-Yvelines – Saclay – Massy	Site propre de ligne Express : Massy-Saclay-Saint-Quentin-en-Yvelines	2.4



Intitulé du SDRIF	Intitulé du PDUIF	Action du PDUIF
TCSP Corbeil-Essonnes – Évry – Grigny – Viry-Châtillon	T Zen 4 : Viry-Châtillon – Corbeil-Essonnes	2.3
TCSP Porte de Pantin – Gare de Gargan (via la RN3)	T Zen 3 : Paris 19 ^e – Les Pavillons-sous-Bois	2.3
TCSP Paris – Les Ardoines – Choisy	T Zen 5 : Paris 13 ^e – Choisy	2.3
TCSP Sénia – Orly	Site propre continu support de ligne Mobilien : Sénia - Orly	2.4
Est TVM	Site propre continu support de ligne Mobilien : Créteil – Noisy-le-Grand Mont d'Est	2.4
TCSP Villiers-le-Bel – Villepinte	Site propre continu support de ligne Mobilien : Villiers-le-Bel – Gonesse – Arnouville – Parc des Expositions de Villepinte	2.4
TCSP Sénart – Corbeil-Essonnes / Évry	T Zen 1 : Sénart – Corbeil-Essonnes	2.3
Secteur de Mantes-la-Jolie	T Zen potentiel : secteur de Rosny-sur-Seine – Val Fourré – Gare de Mantes-la-Jolie	2.3
Secteur du Sud Roissy	T Zen potentiel : secteur du Sud Roissy	2.3
TCSP RN2 le Bourget – Villepinte		
TCSP Carrières - Poissy	Site propre continu support de ligne Mobilien : Carrières – Poissy	2.4
TCSP Massy – Les Ulis (via l'A10)	Tronçon à l'étude sur autoroute A 10	2.4
TCSP sur RN19 Maisons-Alfort – Brie-Comte-Robert via Boissy, Santeny et Villecresnes	Ligne Express 21 (Boissy-Saint-Léger – Verneuil – Guignes –les-Sablons)	2.4



■ Les grands pôles de correspondance en 2010

Gares dont le trafic est supérieur à 15 000 voyageurs par jour offrant des correspondances entre lignes de RER, trains ou métros, et avec une ligne de tramway ou une gare routière importante (plus de 5 postes à quais).

Gare	Exploitant	Département
Aéroport Charles de Gaulle 2	SNCF	95
Argenteuil	SNCF	95
Aulnay-sous-Bois	SNCF	93
Cergy Préfecture	SNCF	95
Chelles - Gournay	SNCF	77
Choisy-le-Roi	SNCF	94
Colombes	SNCF	92
Épinay - Villetaneuse	SNCF	93
Ermont - Eaubonne	SNCF	95
Évry Courcouronnes	SNCF	91
Garges - Sarcelles	SNCF	95
Gennevilliers	SNCF	92
Houilles Carrières-sur-Seine	SNCF	78
Issy Val-de-Seine	RATP/SNCF	92
Juvisy	SNCF	91
La Défense	RATP/SNCF	92
La Garenne-Colombes	SNCF	92
Lieusaint - Moissy	SNCF	77
Mantes-la-Jolie	SNCF	78
Marne-la-Vallée Chessy	RATP	77
Massy - Palaiseau	RATP/SNCF	91
Meaux	SNCF	77
Melun	SNCF	77

Gare	Exploitant	Département
Noisy-le-Grand Mont d'Est	RATP	93
Noisy-le-Sec	SNCF	93
Pantin	SNCF	93
Poissy	SNCF	78
Rueil-Malmaison	RATP	92
Sartrouville	SNCF	78
Sevran Beaudottes	SNCF	93
Saint-Denis	SNCF	93
Saint-Germain-en-Laye	RATP	78
Saint-Quentin-en-Yvelines	SNCF	78
Torcy	RATP	77
Val-de-Fontenay	RATP/SNCF	94
Versailles Chantiers	SNCF	78
Villeneuve-Saint-Georges	SNCF	94
Villiers-le-Bel - Gonesse - Arnouville	SNCF	95



Stations de métro avec gare routière

Gare	Exploitant	Département
Bobigny Pablo Picasso	RATP	93
Château de Vincennes	RATP	94
Châtillon Montrouge	RATP	92
Galliéni	RATP	93
La Courneuve 8 Mai 45	RATP	93
Mairie d'Issy	RATP	92
Pont de Sèvres	RATP	92
Porte de La Villette	RATP	75
Porte de Versailles	RATP	75
Porte des Lilas	RATP	75
Porte d'Italie/Porte de Choisy	RATP	75
Porte d'Orléans	RATP	75
Saint-Denis Université	RATP	93
Villejuif Louis Aragon	RATP	94

Grandes gares parisiennes terminus

Gare	Transporteur	Département
Châtelet-les-Halles	RATP/SNCF	75
Gare de Lyon / Austerlitz / Bercy	RATP/SNCF	75
Gare du Nord / Magenta/ Gare de l'Est	RATP/SNCF	75
Gare Montparnasse	RATP/SNCF	75
Gare Saint-Lazare / Hausmann	RATP/SNCF	75



■ Les pôles de desserte des secteurs denses en 2010

Gares pour lesquelles les modes d'accès sont majoritairement à pied, en bus ou à vélo (au moins 75%), et dont le trafic est supérieur à 2 500 voyageurs par jour

Gare	Exploitant	Département
Aéroport Charles de Gaulle 1	SNCF	95
Antony	RATP	92
Arcueil - Cachan	RATP	94
Arpajon	SNCF	91
Asnières-sur-Seine	SNCF	92
Auber	RATP	75
Avenue du Président Kennedy	SNCF	75
Avenue Foch	SNCF	75
Avenue Henri Martin	SNCF	75
Bagneux	RATP	94
Bécon-les-Bruyères	SNCF	92
Bellevue	SNCF	92
Bibliothèque François Mitterrand	SNCF	75
Bois-Colombes	SNCF	92
Boissy-Saint-Léger	RATP	94
Bondy	SNCF	93
Boulinvilliers	SNCF	75
Boulevard Victor	SNCF	75
Bourg-la-Reine	RATP	92
Boussy-Saint-Antoine	SNCF	91
Brétigny	SNCF	91
Brunoy	SNCF	91
Bry-sur-Marne	RATP	94
Bures-sur-Yvette	RATP	91
Bussy-Saint-Georges	RATP	77

Gare	Exploitant	Département
Cergy-le-Haut	SNCF	95
Cergy-Saint-Christophe	SNCF	95
Cernay	SNCF	95
Champ de Mars Tour Eiffel	SNCF	75
Champigny	RATP	94
Charles de Gaulle Étoile	RATP	75
Chatou - Croissy	RATP	78
Chaville Rive Droite	SNCF	92
Chaville Rive Gauche	SNCF	92
Chaville - Vélizy	SNCF	78
Cité Universitaire	RATP	75
Clamart	SNCF	92
Clichy - Levallois	SNCF	92
Combs-la-Ville - Quincy	SNCF	77
Conflans Fin d'Oise	SNCF	78
Conflans Sainte-Honorine	SNCF	78
Corbeil-Essonnes	SNCF	91
Corneilles-en-Parisis	SNCF	95
Courbevoie	SNCF	92
Denfert Rochereau	RATP	75
Deuil - Montmagny	SNCF	95
Domont	SNCF	95
Drancy	SNCF	93
Émerainville - Pontault-Combault	SNCF	77
Enghien-les-Bains	SNCF	95



Gare	Exploitant	Département
Épinay-sur-Orge	SNCF	91
Épinay-sur-Seine	SNCF	93
Ermont Halte	SNCF	95
Fontaine Michalon	RATP	92
Fontainebleau Avon	SNCF	77
Fontenay-aux-Roses	RATP	92
Fontenay-sous-Bois	RATP	94
Franconville - Le-Plessis-Bouchard	SNCF	95
Gagny	SNCF	93
Garches – Marnes-la-Coquette	SNCF	92
Gentilly	RATP	94
Gif-sur-Yvette	RATP	91
Goussainville	SNCF	95
Grigny Centre	SNCF	91
Gros-Noyer - Saint-Prix	SNCF	95
Herblay	SNCF	95
Invalides	SNCF	75
Issy	SNCF	92
Ivry-sur-Seine	SNCF	94
Javel	SNCF	75
Joinville-le-Pont	RATP	94
La Barre Ormesson	SNCF	95
La Celle-Saint-Cloud	SNCF	78
La Courneuve - Aubervilliers	SNCF	93
La Croix-de-Berny	RATP	92

Gare	Exploitant	Département
La Défense	RATP/SNCF	92
La Plaine Stade de France	SNCF	93
La Varenne-Chennevières	RATP	94
La Verrière	SNCF	78
Lagny - Thorigny	SNCF	77
Laplace	RATP	94
Le Blanc-Mesnil	SNCF	93
Le Bras de Fer	SNCF	91
Le Guichet	RATP	91
Le Mée	SNCF	77
Le Parc de Saint-Maur	RATP	94
Le Raincy – Villemomble - Montfermeil	SNCF	93
Le Stade	SNCF	92
Le Val d'Or	SNCF	92
Le Vert de Maisons	SNCF	94
Le Vésinet Centre	RATP	78
Le Vésinet Le Pecq	RATP	78
Les Ardoines	SNCF	94
Les Baconnets	RATP	91
Les Boullereaux Champigny	SNCF	94
Les Mureaux	SNCF	78
Les Saules	SNCF	94
Les Vallées	SNCF	92
Lognes	RATP	77
Louvres	SNCF	95

■ Les pôles de desserte des secteurs denses (suite)

Gares pour lesquelles les modes d'accès sont majoritairement à pied, en bus ou à vélo (au moins 75%), et dont le trafic est supérieur à 2 500 voyageurs par jour

Gare	Exploitant	Département
Lozère	RATP	91
Luxembourg	RATP	75
Maisons-Alfort - Alfortville	SNCF	94
Maisons-Laffitte	SNCF	78
Marly-le-Roi	SNCF	78
Massy - Verrières	RATP/SNCF	91
Meudon Val Fleury	SNCF	92
Montereau	SNCF	77
Montgeron - Crosne	SNCF	91
Montigny-Beauchamp	SNCF	95
Montreuil	SNCF	78
Musée d'Orsay	SNCF	75
Nanterre Préfecture	RATP	92
Nanterre Université	RATP/SNCF	92
Nanterre Ville	RATP	92
Nation	RATP	75
Neuilly Plaisance	RATP	93
Neuilly Porte Maillot	SNCF	75
Nogent-le-Perreux	SNCF	94
Nogent-sur-Marne	RATP	94
Noisiel	RATP	77
Noisy Champs	RATP	77
Orangis - Bois de l'Épine	SNCF	91
Orly Ville	SNCF	94
Orsay Ville	RATP	91

Gare	Exploitant	Département
Palaiseau	RATP	91
Palaiseau - Villebon	RATP	91
Parc de Sceaux	RATP	92
Parc des Expositions	SNCF	93
Pereire Levallois	SNCF	75
Pierrefitte - Stains	SNCF	93
Plaisir Grignon	SNCF	78
Pont Cardinet	SNCF	75
Pont de l'Alma	SNCF	75
Pontoise	SNCF	95
Port Royal	RATP	75
Porte de Clichy	SNCF	75
Puteaux	SNCF	92
Rambouillet	SNCF	78
Robinson	RATP	92
Roissy-en-Brie	SNCF	77
Rosny-Bois-Perrier	SNCF	93
Rosny-sous-Bois	SNCF	93
Sannois	SNCF	95
Sarcelles Saint-Brice	SNCF	95
Savigny-le-Temple - Nandy	SNCF	77
Savigny-sur-Orge	SNCF	91
Sceaux	RATP	91
Sevran - Livry	SNCF	93
Sèvres Rive Gauche	SNCF	92



Gare	Exploitant	Département
Sèvres Ville-d'Avray	SNCF	92
Saint-Cloud	SNCF	92
Saint-Cyr	SNCF	78
Saint-Gratien	SNCF	95
Saint-Leu-la-Forêt	SNCF	95
Saint-Maur Créteil	RATP	94
Saint-Michel Notre Dame	RATP/SNCF	75
Saint-Michel-sur-Orge	SNCF	91
Saint-Ouen	SNCF	93
Saint-Ouen-l'Aumône	SNCF	95
Stade de France Saint-Denis	SNCF	93
Sucy - Bonneuil	RATP	94
Suresnes Mont Valérien	SNCF	92
Survilliers - Fosses	SNCF	95
Trappes	SNCF	78
Vaires - Torcy	SNCF	77
Val d'Argenteuil	SNCF	95
Val d'Europe	RATP	77
Vaucresson	SNCF	92
Vernouillet - Verneuil	SNCF	78
Versailles Rive Droite	SNCF	78
Versailles Rive Gauche Château de Versailles	SNCF	78
Vert Galant	SNCF	93
Vigneux-sur-Seine	SNCF	91
Villeneuve-Saint-Georges	SNCF	94

Gare	Exploitant	Département
Villeparisis - Mitry-le-Neuf	SNCF	77
Villepinte	SNCF	93
Villepreux-les-Clayes	SNCF	78
Villiers-sur-Marne - Le Plessis-Trévise	SNCF	94
Vincennes	RATP	94
Viroflay Rive Droite	SNCF	78
Viroflay Rive Gauche	SNCF	78
Vitry sur Seine	SNCF	94
Yerres	SNCF	91

Stations terminus de lignes de métro sans gare routière

Gare	Exploitant	Département
Asnières – Gennevilliers – Les Courtilles	RATP	93
Balard	RATP	75
Boulogne Pont de Saint-Cloud	RATP	92
Créteil Préfecture	RATP	94
Mairie de Montreuil	RATP	93
Mairie des Lilas	RATP	93
Mairie d'Ivry	RATP	94
Pont de Levallois - Bécon	RATP	92
Porte de Clignancourt	RATP	75
Porte de la Chapelle	RATP	75

Gare	Exploitant	Département
Crouy-sur-Ourcq	SNCF	77
Dammartin - Juilly - Saint-Mard	SNCF	77
Dourdan	SNCF	91
Dourdan-la-Forêt	SNCF	91
Ecouen - Ézanville	SNCF	95
Egly	SNCF	91
Epluches	SNCF	95
Epône - Mézieres	SNCF	78
Éragny - Neuville	SNCF	95
Esbly	SNCF	77
Essonnes-Robinson	SNCF	91
Etampes	SNCF	91
Etréchy	SNCF	91
Evry	SNCF	91
Faremoutiers - Pommeuse	SNCF	77
Fontaine-le-Port	SNCF	77
Fontenay-le-Fleury	SNCF	78
Freinville - Sevrans	SNCF	93
Frépillon	SNCF	95
Garancières-la-Queue	SNCF	78
Gargan	SNCF	93
Gargenville	SNCF	78
Gazeran	SNCF	78
Grand Bourg	SNCF	91
Gravigny - Balizy	SNCF	91

Gare	Exploitant	Département
Gretz - Armainvilliers	SNCF	77
Groslay	SNCF	95
Guérard – la-Celle-sur-Morin	SNCF	77
Guillerval	SNCF	91
Hericy	SNCF	77
Houdan	SNCF	78
Igny	SNCF	91
Isles - Armentières - Congis	SNCF	77
Issou - Porcheville	SNCF	78
Jouy-en-Josas	SNCF	78
Jouy-sur-Morin - le Marais	SNCF	77
Juziers	SNCF	78
La-Ferté-Alais	SNCF	91
La-Ferté-Gaucher	SNCF	77
La-Ferté-sous-Jouarre	SNCF	77
La-Frette-Montigny	SNCF	95
La Grande Paroisse	SNCF	77
La Hacquinère	RATP	91
La Norville -Saint-Germain-Lès-Arpajon	SNCF	91
La Remise à Jorelle	SNCF	93
L'Abbaye	SNCF	93
Lardy	SNCF	91
Le Chenay - Gagny	SNCF	93
Le Coudray - Montceaux	SNCF	91
Le Perray	SNCF	78

■ Les pôles d'accès au réseau ferré depuis les bassins de vie (suite)

Gare	Exploitant	Département
Le Plessis-Chenet	SNCF	91
Les Champs Forts	SNCF	77
Les Clairières de Verneuil	SNCF	78
Les Coquetiers	SNCF	93
Les Essarts-le-Roi	SNCF	78
Les Grésillons	SNCF	92
Les Noues	SNCF	95
Les-Pavillons-sous-Bois	SNCF	93
Les Yvris - Noisy le Grand	SNCF	93
L'Étang la Ville	SNCF	78
Limay	SNCF	78
L'Isle-Adam - Parmain	SNCF	95
Livry-sur-Seine	SNCF	77
Lizy-sur-Ourcq	SNCF	77
Longjumeau	SNCF	91
Longueville	SNCF	77
Louveciennes	SNCF	78
Luzarches	SNCF	95
Lycée Henri Sellier	SNCF	93
Maisse	SNCF	91
Mantes Station	SNCF	78
Mareil - Marly	SNCF	78
Mareil-sur-Mauldre	SNCF	78
Marles en Brie	SNCF	77
Marolles-en-Hurepoix	SNCF	91

Gare	Exploitant	Département
Maule	SNCF	78
Maurecourt	SNCF	78
Mennecy	SNCF	91
Mériel	SNCF	95
Méry	SNCF	95
Meudon	SNCF	92
Meulan - Hardricourt	SNCF	78
Mitry - Claye	SNCF	77
Monnerville	SNCF	91
Montfort-l'Amaury - Mère	SNCF	78
Montgeroult - Courcelles	SNCF	95
Montigny-sur-Loing	SNCF	77
Montry - Conde	SNCF	77
Montsoult-Maffliers	SNCF	95
Moret – Veneux-les-Sablons	SNCF	77
Mormant	SNCF	77
Mortcerf	SNCF	77
Moulin Galant	SNCF	91
Mouroux	SNCF	77
Nangis	SNCF	77
Nanteuil-Saâcy	SNCF	77
Nemours-Saint-Pierre	SNCF	77
Neuville Université	SNCF	95
Nezel - Aulnay	SNCF	78
Nointel - Mours	SNCF	95

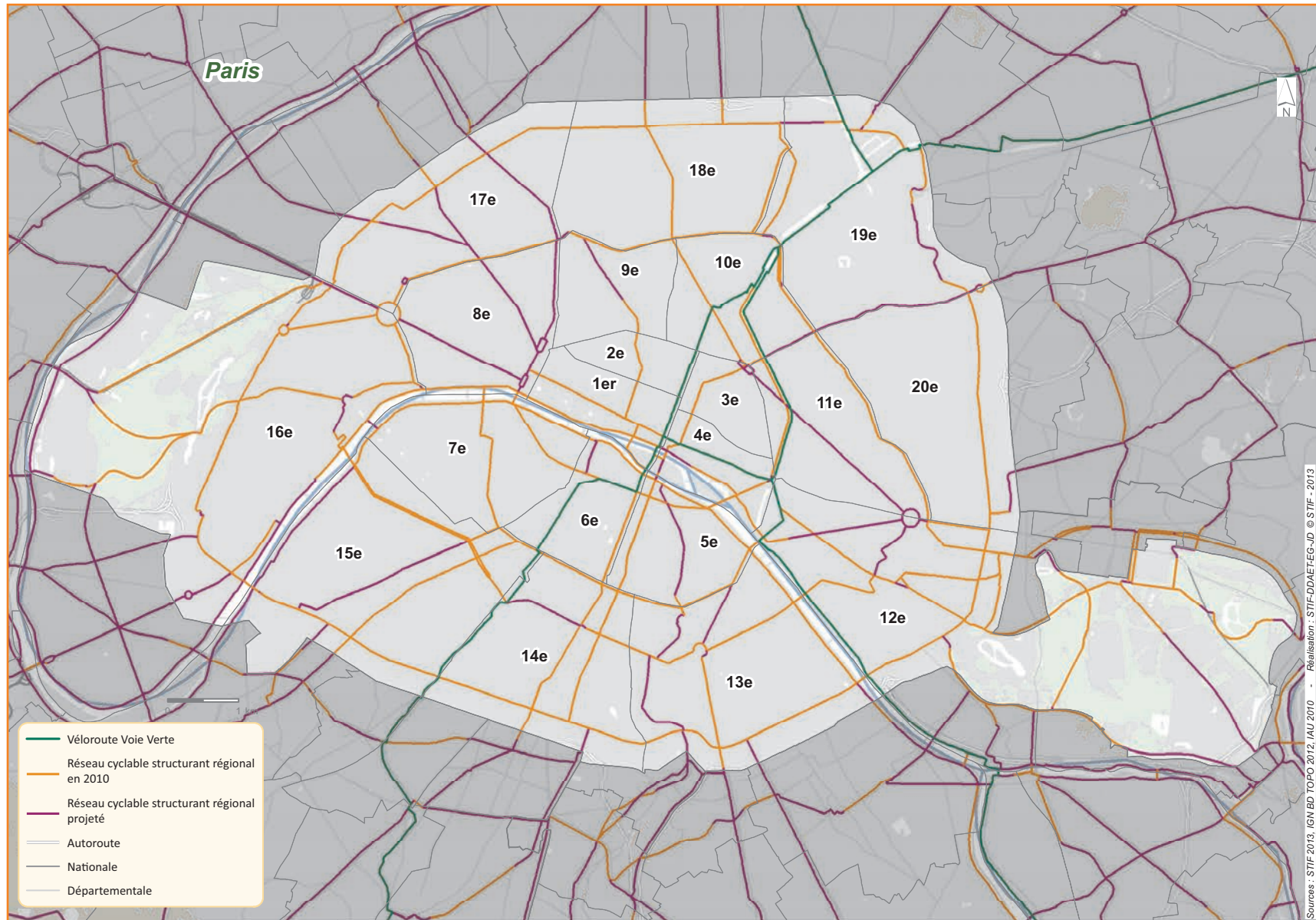


■ Les pôles d'accès au réseau ferré depuis les bassins de vie (suite)

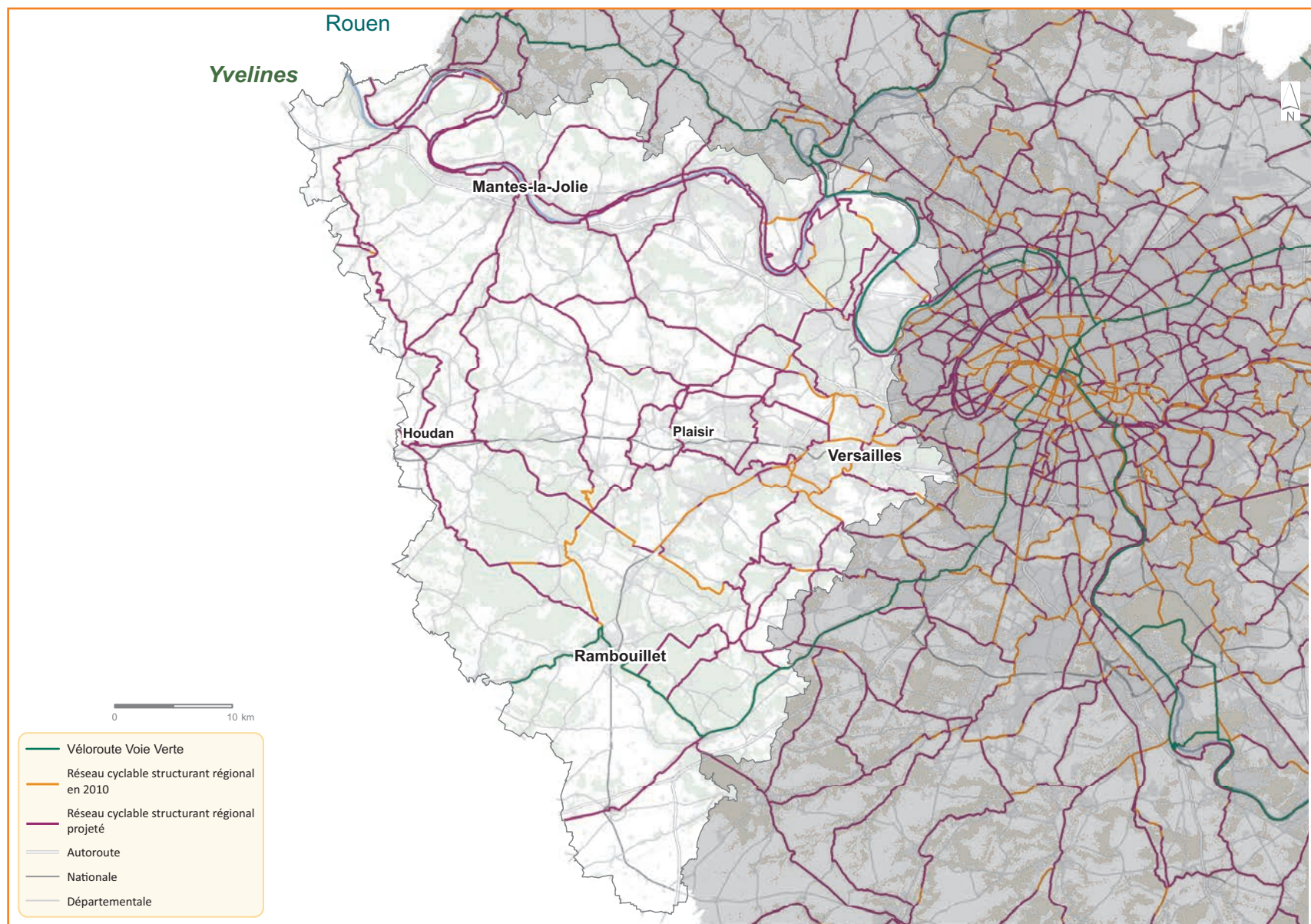
Gare	Exploitant	Département
Noisy-le-Roi	SNCF	78
Orgerus - Behoust	SNCF	78
Osny	SNCF	95
Ozoir-la-Ferrière	SNCF	77
Persan-Beaumont	SNCF	95
Petit-Jouy-les-Loges	SNCF	78
Petit Vaux	SNCF	91
Pierrelaye	SNCF	95
Plaisir-les-Clayes	SNCF	78
Pont de Rungis Aéroport d'Orly	SNCF	94
Pont Petit	SNCF	95
Ponthierry - Pringy	SNCF	77
Porchefontaine	SNCF	78
Presles - Courcelles	SNCF	95
Provins	SNCF	77
Ris - Orangis	SNCF	91
Rosny-sur-Seine	SNCF	78
Rougemont - Chanteloup	SNCF	93
Rungis la Fraternelle	SNCF	94
Santeuil-le-Perchay	SNCF	95
Sermaise	SNCF	91
Seugy	SNCF	95
Souppes – Château-Landon	SNCF	77
Saint-Chéron	SNCF	91
Saint-Fargeau	SNCF	77

Gare	Exploitant	Département
Saint-Germain-en-Laye Bel Air Fourqueux	SNCF	78
Saint-Germain-en-Laye Grande Ceinture	SNCF	78
Saint-Mammes	SNCF	77
Saint-Martin-d'Étampes	SNCF	91
Saint-Nom-la-Bretèche	SNCF	78
Saint-Ouen-l'Aumône - Liesse	SNCF	95
Saint-Ouen-l'Aumône Quartier de l'Église	SNCF	95
Saint-Rémy-lès-Chevreuse	RATP	78
Saint-Siméon	SNCF	77
Sainte-Colombe - Septveilles	SNCF	77
Sainte-Geneviève-des-Bois	SNCF	91
Tacoignières - Richebourg	SNCF	78
Taverny	SNCF	95
Thieux - Nantouillet	SNCF	77
Thomery	SNCF	77
Thun-le-Paradis	SNCF	78
Tournan-en-Brie	SNCF	77
Triel-sur-Seine	SNCF	78
Trilport	SNCF	77
Us	SNCF	95
Valmondois	SNCF	95
Vanves - Malakoff	SNCF	92
Vauboyen	SNCF	78
Vaucelles	SNCF	95
Vaux-sur-Seine	SNCF	78

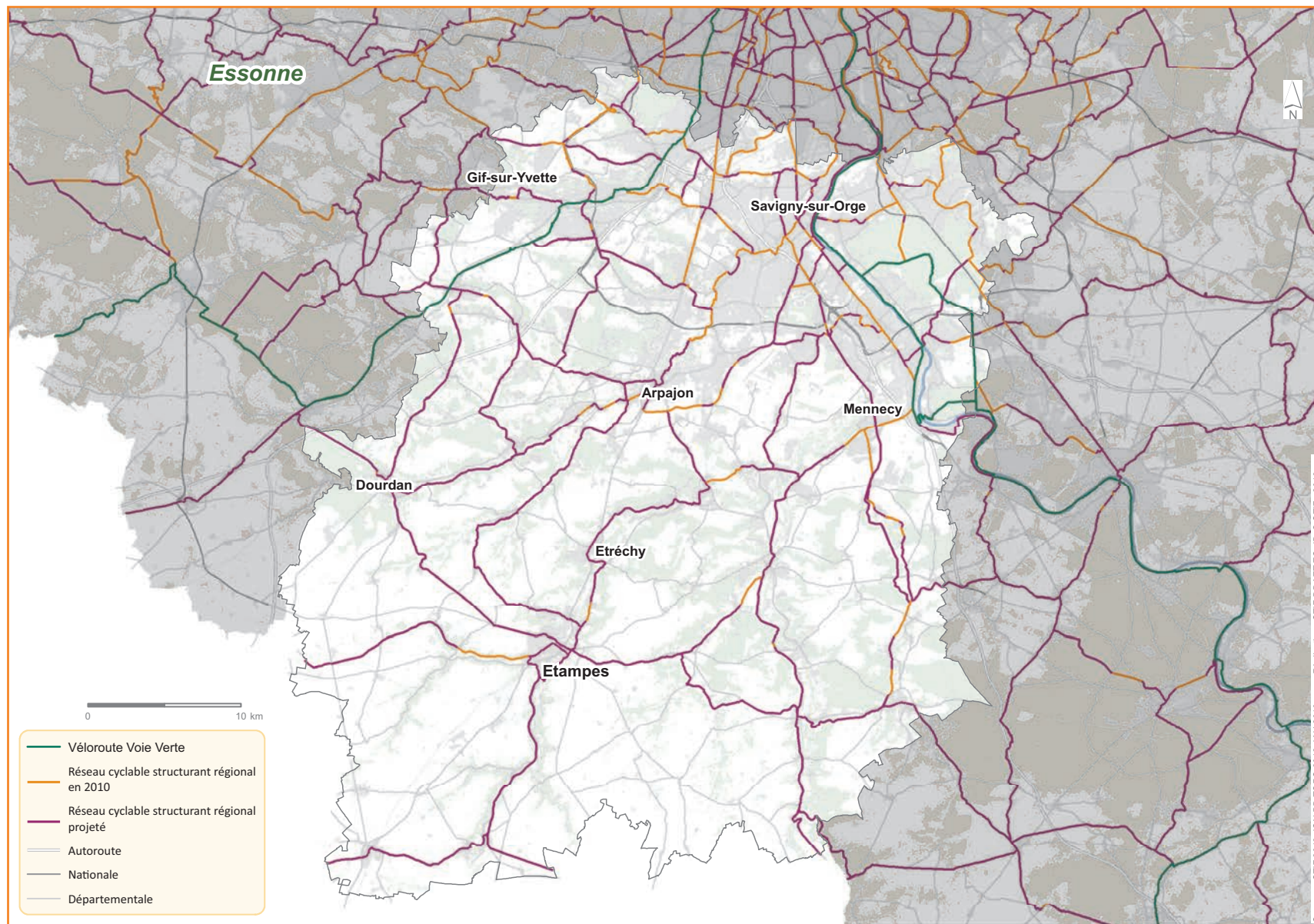
Le réseau cyclable structurant à Paris en 2020



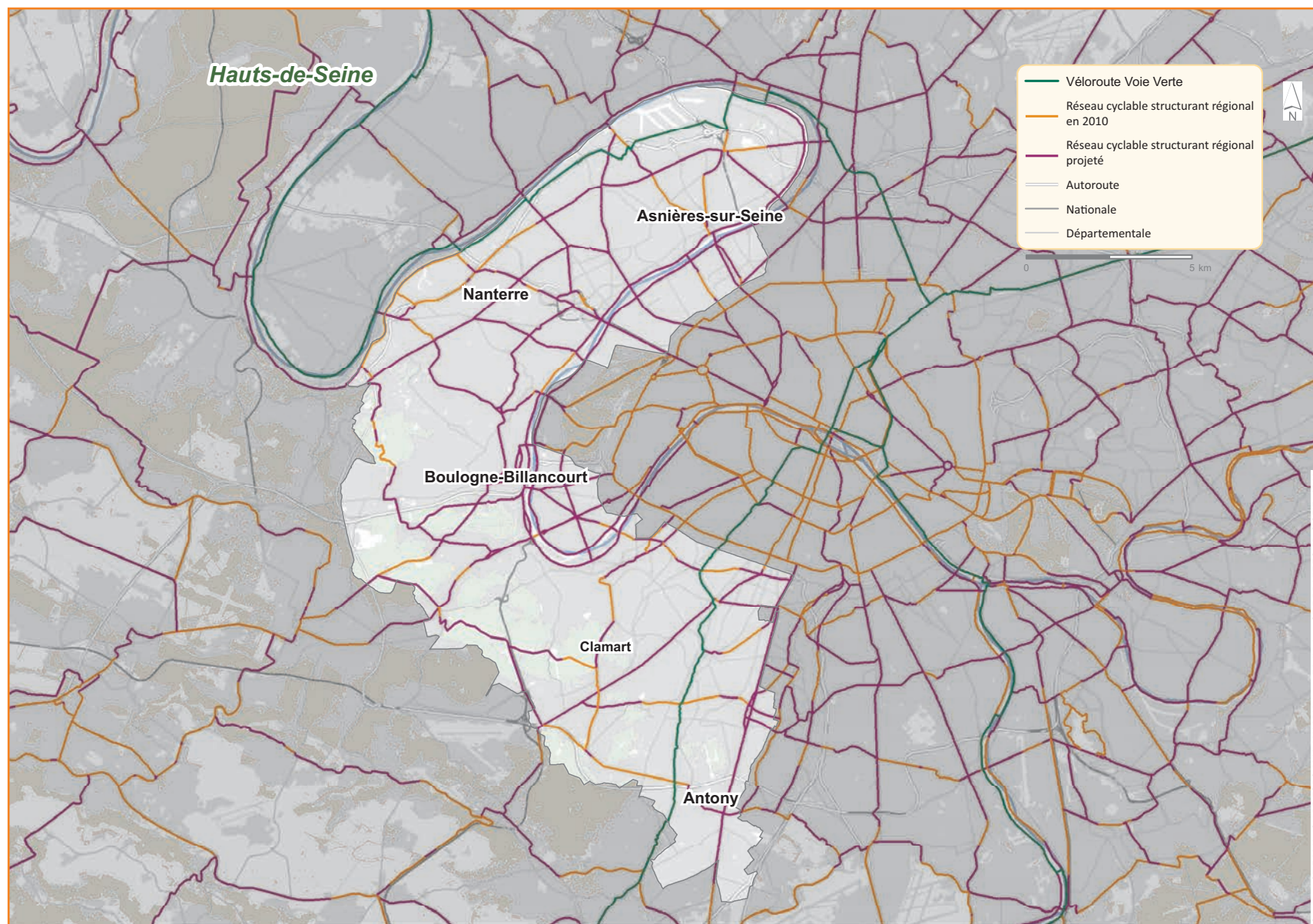
Le réseau cyclable structurant dans les Yvelines en 2020



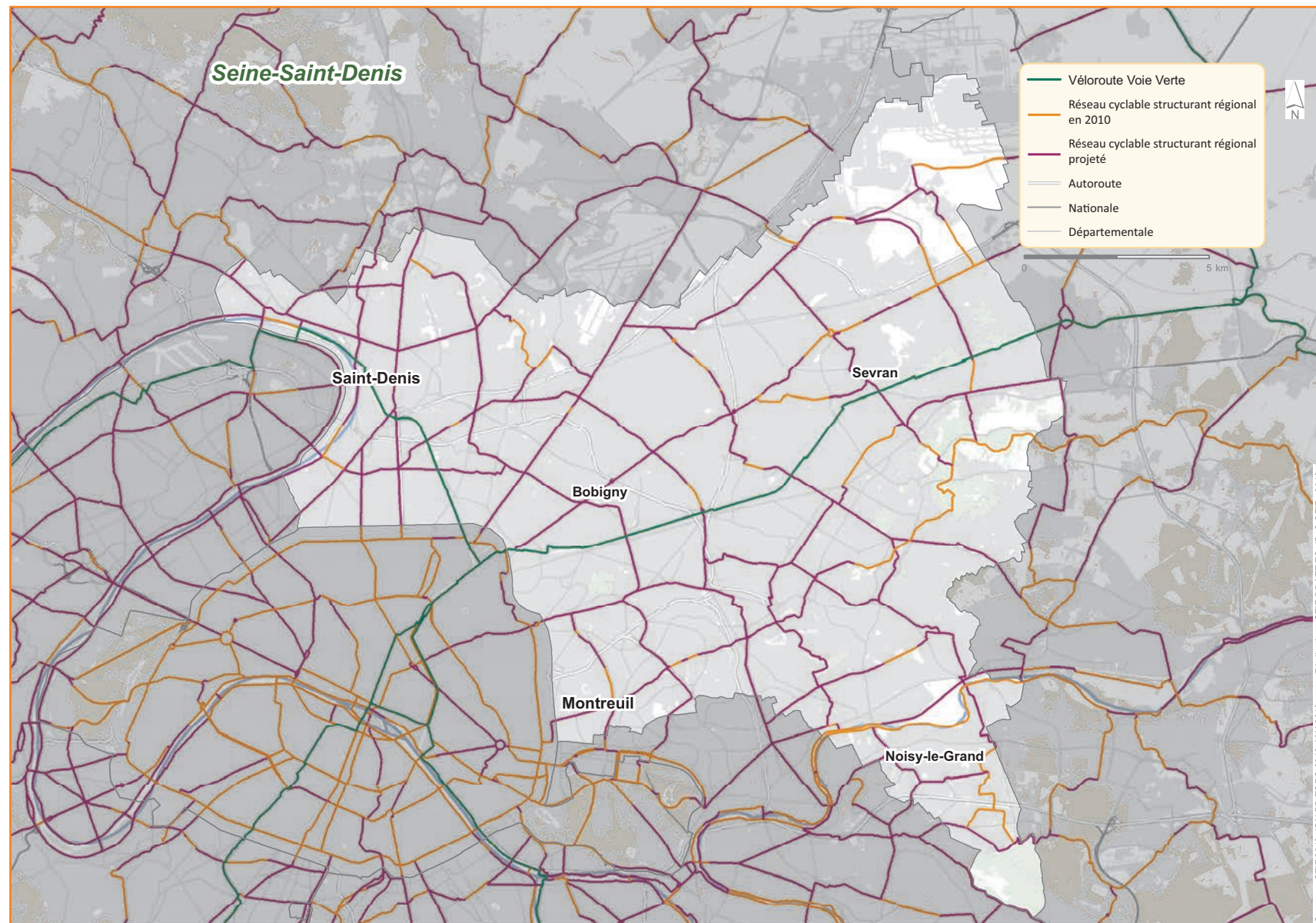
Le réseau cyclable structurant dans l'Essonne en 2020



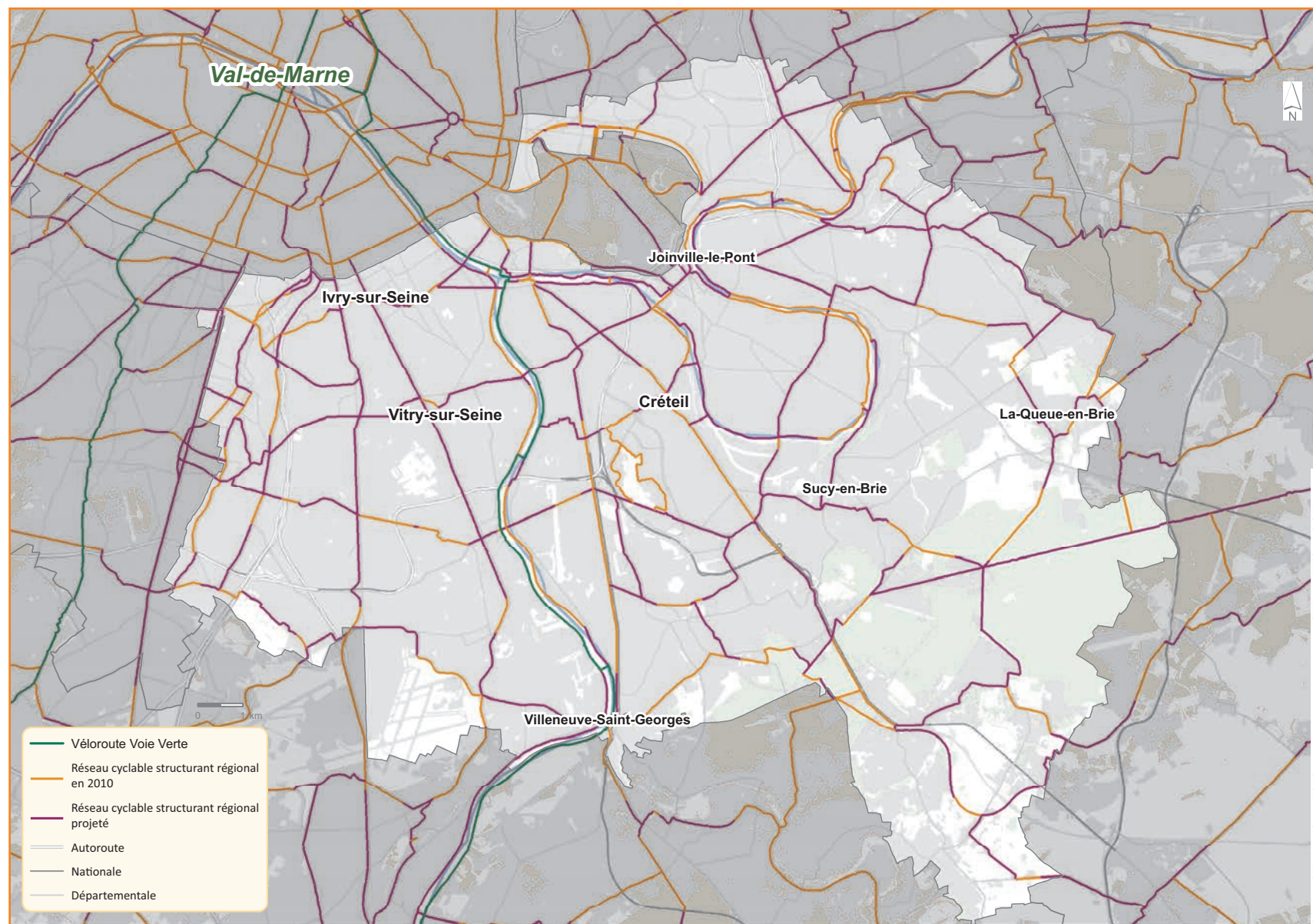
Le réseau cyclable structurant dans les Hauts-de-Seine en 2020



Le réseau cyclable structurant en Seine-Saint-Denis en 2020



Le réseau cyclable structurant en Val-de-Marne en 2020



■ Sites logistiques multimodaux à préserver

Sites d'enjeux nationaux

Nom du site	Mode	Commune	Départ.
La Chapelle	ferroviaire	Paris	75
Le Bourget	ferroviaire	Le Bourget	93
Noisy Le Sec	ferroviaire	Noisy-le-Sec	93
Rungis MIN	ferroviaire	Rungis	94
Valenton	ferroviaire	Valenton	94
Villeneuve Saint Georges	ferroviaire	Villeneuve-Saint-Georges	94
Carex	ferroviaire	Goussainville	95
Carex	ferroviaire	Tremblay-en-France	95
Port de Montereau - Darse	fluvial	Montereau-fault-Yonne	77
Port Seine Métropole (projet)	fluvial	Achères	78
Port de Limay	fluvial	Limay	78
Port de Gennevilliers	fluvial	Gennevilliers	92
Port de Bonneuil-sur-Marne	fluvial	Bonneuil-sur-Marne	94
Port de Bruyères-sur-Oise	fluvial	Bruyères-sur-Oise	95

Sites d'enjeux métropolitains

Nom du site	Mode	Commune	Départ.
Bourron-Marlotte-Grez	ferroviaire	Bourron-Marlotte	77
Changis-Saint-Jean	ferroviaire	Changis-sur-Marne	77
Sénart	ferroviaire	Combs-la-Ville	77
Coulommiers	ferroviaire	Coulommiers	77
Courcelles-en-Bassée	ferroviaire	Courcelles-en-Bassée	77
Emerainville-Pontault-Combault	ferroviaire	Emerainville	77
La Ferté-sous-Jouarre	ferroviaire	La Ferté-sous-Jouarre	77
Marles-en-Brie	ferroviaire	La Houssaye-en-Brie	77
Lizy-sur-Ourcq	ferroviaire	Lizy-sur-Ourcq	77
Mitry-Claye	ferroviaire	Mitry-Mory	77
Nemours-Saint-Pierre	ferroviaire	St Pierre les Nemours	77
Chelles/Vaires	ferroviaire	Vaires-sur-Marne	77
Vernou-sur-Seine	ferroviaire	Vernou-la-Celle-sur-Seine	77
Gargenville	ferroviaire	Gargenville	78
Guerville	ferroviaire	Guerville	78
Rosny-sur-Seine	ferroviaire	Rosny-sur-Seine	78
Triage d'Achères	ferroviaire	Saint-Germain-en-Laye	78
Trappes	ferroviaire	Trappes	78
Verneuil Vernouillet	ferroviaire	Verneuil-sur-Seine	78
Brétigny	ferroviaire	Brétigny	91
Etampes	ferroviaire	Etampes	91
Maisse	ferroviaire	Maisse	91
Massy	ferroviaire	Massy	91
Ris-Orangis	ferroviaire	Ris-Orangis	91
Wissous	ferroviaire	Wissous	91
Garonor	ferroviaire	Aulnay-sous-Bois	93
Goussainville	ferroviaire	Goussainville	95
Port de Triel (projet)	fluvial	Triel-sur-Seine	78
Corbeil	fluvial	Corbeil-Essonnes	91
Port d'Evry	fluvial	Evry	91
Port de Vigneux (potentiel)	fluvial	Vigneux-sur-Seine	91
Port de Saint-Ouen-l'Aumône	fluvial	Saint-Ouen-l'Aumône	95

Sites d'enjeux territoriaux

Nom du site	Mode	Commune	Départ.
Batignolles	ferroviaire	Paris	75
Chapelle Charbon	ferroviaire	Paris	75
Chapelle International	ferroviaire	Paris	75
Est Pierre	ferroviaire	Paris	75
Gabriel Lamé	ferroviaire	Paris	75
Hébert	ferroviaire	Paris	75
La Rapée	ferroviaire	Paris	75
Les Gobelins	ferroviaire	Paris	75
Pantin Villette Bertrand	ferroviaire	Paris	75
Paris-Tolbiac	ferroviaire	Paris 13 ^{ème}	75
Les Guillaeries	ferroviaire	Nanterre	92
Les Papeteries de la Seine	ferroviaire	Nanterre	92
Picheta	ferroviaire	Nanterre	92
Halle sidérurgique	ferroviaire	Blanc-Mesnil	93
Jean Mermoz	ferroviaire	La Courneuve	93
La Plaine Cours marchandises	ferroviaire	Saint-Denis	93
Les Vignes	ferroviaire	Bobigny	93
Noisy-le-Sec - entrepôt logistique	ferroviaire	Noisy-le-Sec	93
Pantin Citrail	ferroviaire	Pantin	93
Saint-Ouen les Docks	ferroviaire	Saint-Ouen	93
Alfortville / Maisons-Alfort	ferroviaire	Maisons-Alfort	94
Pompadour Ancien site Novatrans/la Poste	ferroviaire	Créteil	94
Ivry Champ Dauphin	ferroviaire	Ivry-sur-Seine	94
Les Ardoines	ferroviaire	Vitry-sur-Seine	94
Rungis Senia	ferroviaire	Rungis	94
Valenton STVA	ferroviaire	Valenton	94
Paris Henri IV	fluvial	Paris	75
Port du Pont Neuf rive droite	fluvial	Paris 1 ^{er}	75
Port des Saints-Pères	fluvial	Paris 6 ^{ème}	75
Port de la Bourdonnais	fluvial	Paris 7 ^{ème}	75
Port du Gros Caillou	fluvial	Paris 7 ^{ème}	75
Port des Champs-Élysées	fluvial	Paris 8 ^{ème}	75

Nom du site	Mode	Commune	Départ.
Port de Bercy amont	fluvial	Paris 12 ^{ème}	75
Port de Bercy aval	fluvial	Paris 12 ^{ème}	75
Port de la Rapée	fluvial	Paris 12 ^{ème}	75
Port d'Austerlitz	fluvial	Paris 13 ^{ème}	75
Port National	fluvial	Paris 13 ^{ème}	75
Port de Tolbiac	fluvial	Paris 13 ^{ème}	75
Port de Grenelle	fluvial	Paris 15 ^{ème}	75
Port de Javel-bas	fluvial	Paris 15 ^{ème}	75
Port de Javel-haut	fluvial	Paris 15 ^{ème}	75
Port Victor	fluvial	Paris 15 ^{ème}	75
Port du Point du jour	fluvial	Paris 16 ^{ème}	75
Port de l'Allier	fluvial	Paris 19 ^{ème}	75
Port urbain Serrurier	fluvial	Paris 19 ^{ème}	75
Port de Boulogne - Legrand	fluvial	Boulogne-Billancourt	92
Port de Clichy - bas et haut	fluvial	Clichy	92
Port de Courbevoie	fluvial	Courbevoie	92
Port de Gennevilliers	fluvial	Gennevilliers	92
Port d'Issy-les-Moulineaux	fluvial	Issy-les-Moulineaux	92
Courbe du Cornillon	fluvial	Saint-Denis	93
Paul Lafargue	fluvial	Aubervilliers	93
Port Christoffle	fluvial	Saint-Denis	93
Port Croizat	fluvial	Saint-Denis	93
Port d'Asnières - haut	fluvial	Asnières-sur-Seine	93
Port d'Aubervilliers	fluvial	Aubervilliers	93
Port de Gournay	fluvial	Gournay-sur-Marne	93
Port de Saint Ouen amont	fluvial	Saint-Ouen	93
Port de Soissons - rive droite	fluvial	Aubervilliers	93
Port de Soissons - rive gauche	fluvial	Aubervilliers	93
Port de St-Denis / l'Etoile	fluvial	Saint-Denis	93
Port d'Épinay - la Briche	fluvial	Épinay-sur-Seine	93
Port du Bassin Carré - rive gauche	fluvial	Saint-Denis	93
Port Gambetta - rive droite	fluvial	Aubervilliers	93



Sites d'enjeux territoriaux

Nom du site	Mode	Commune	Départ.
Port Gambetta - rive gauche	fluvial	Aubervilliers	93
Port Lucien Lefranc Nord	fluvial	Aubervilliers	93
Port Lucien Lefranc Sud	fluvial	Aubervilliers	93
Port mixte de Bondy - rive gauche	fluvial	Bondy	93
Port mixte de Noisy-le-Sec - rive gauche	fluvial	Noisy-le-Sec	93
Port mixte de Pantin - rive droite	fluvial	Pantin	93
Port public de l'Ecoparc à Bobigny	fluvial	Bobigny	93
Port urbain de Bobigny	fluvial	Bobigny	93
Port urbain de Bondy - rive droite	fluvial	Bondy	93
Port urbain de Pavillons-sous-Bois	fluvial	Pavillons-sous-Bois	93
Zone portuaire de Saint-Ouen (Aval)	fluvial	Saint-Ouen	93
Port d'Alfortville	fluvial	Alfortville	94
Port d'Alfortville - Morville	fluvial	Alfortville	94
Port de Charenton - Ile Martinet	fluvial	Charenton-le-Pont	94
Port de Choisy-le-Roi	fluvial	Choisy-le-Roi	94
Port de Saint-Maur	fluvial	Saint-Maur-des-Fossés	94
Port de Villeneuve-le-Roi	fluvial	Villeneuve-le-Roi	94
Port de Villeneuve-Saint-Georges Bergeron	fluvial	Villeneuve-Saint-Georges	94
Port de Vitry-sur-Seine	fluvial	Vitry-sur-Seine	94
Port d'Ivry-sur-Seine	fluvial	Ivry-sur-Seine	94
Port d'Orly	fluvial	Orly	94

Le Plan de déplacements urbains d'Île-de-France a été rédigé par le Syndicat des Transports d'Île-de-France avec le concours de l'ensemble des services, notamment :

- au sein de la Direction de l'Exploitation, la Division de l'offre routière, la Division de l'offre ferrée, la Division intermodalité et Plan de déplacements urbains et la Division politique de service et études d'exploitation
- au sein de la Direction du Développement, des Affaires économiques et tarifaires, la Division tarification, économie et financement et la Division relation client, vente et billettique
- au sein de la Direction des Projets d'investissement, la Division fer, la Division tramway nord, la Division tramway sud et la Division pôles
- au sein du Secrétariat Général, la Division des Affaires juridiques, des marchés et du patrimoine.

La coordination a été assurée par :

- la Division Etudes Générales au sein de la Direction du développement, des Affaires Economiques et Tarifaires.

Ont également participé à la rédaction :

- au sein des services de la Région Île-de-France, Unité aménagement durable, la Direction des transports, la Direction de l'Aménagement et du SDRIF et la Direction de l'environnement ;
- au sein de l'IAU Île-de-France, le Département mobilité et transports, le Département urbanisme, aménagement et territoires et le Département environnement urbain et rural.

Avec la contribution des cabinets :

- Alenium consultants, SARECO, Interface transport, Mensia Conseil, Res publica, ID communes, CSA, Evous, Planète publique

Le Plan de déplacements urbains d'Île-de-France a également bénéficié des contributions :

- des collectivités et organismes membres du comité technique (ville de Paris, départements de Seine-et-Marne, des Yvelines, de l'Essonne, des Hauts-de-Seine, de Seine-Saint-Denis, du Val de Marne et du Val d'Oise et Direction régionale et interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement)
- des organismes et associations membres du comité des partenaires de la révision du PDUIF
- du Conseil économique, social et environnemental régional
- des chambres de commerce et d'industrie
- et de l'ensemble des participants à la concertation.





Conseil régional d'Île-de-France
35, boulevard des Invalides – 75007 Paris
01 53 85 53 85 – www.iledefrance.fr



www.stif.info

