



**Rapport préparé par M. Daniel RABARDEL**

**AU NOM DE LA COMMISSION DES TRANSPORTS**

**13 octobre 2011**

**RÉVISION DU PDUIF :**

**AVIS PRÉALABLE À L'ARRÊT DU  
PROJET PAR LE CONSEIL RÉGIONAL**

- **Daniel RABARDEL**



## SOMMAIRE

<b>1. LÉGISLATION.....</b>	<b>7</b>
<i>Rappel des textes.....</i>	<i>7</i>
<i>Procédure en cours.....</i>	<i>8</i>
<b>2. PRÉSENTATION GÉNÉRALE DU PROJET .....</b>	<b>9</b>
<i>2.1 Le Plan de déplacements urbains proprement dit.....</i>	<i>9</i>
<i>2.2 Rapport environnemental.....</i>	<i>9</i>
<i>2.3 Annexe accessibilité au PDUIF.....</i>	<i>10</i>
<b>3. RÉSUMÉ DES DIFFÉRENTES PROPOSITIONS DU PROJET.....</b>	<b>11</b>
<i>3.1 Enjeux.....</i>	<i>11</i>
<i>3.2 Objectifs .....</i>	<i>11</i>
<i>3.3 Propositions .....</i>	<i>11</i>
<i>3.3.1 Défi 1 – Construire une ville plus favorable aux déplacements à pied, à vélo et en transports collectifs.....</i>	<i>11</i>
Agir à l'échelle locale pour une ville plus favorable à l'usage des modes alternatifs à la voiture.....	12
<i>3.3.2 Défi 2 – Rendre les transports collectifs plus attractifs.....</i>	<i>12</i>
Un réseau renforcé et plus performant .....	12
En agglomération centrale, des lignes performantes de tram-train en rocade .....	12
Réseau RER : une performance retrouvée et renforcée .....	12
Réseau de trains de banlieue (Transilien) : des trains plus fréquents et plus ponctuels.....	13
Sur l'ensemble des lignes ferroviaires : un service amélioré pour les voyageurs....	13
Moderniser le parc de matériel roulant .....	13
Améliorer la gestion des situations perturbées.....	13
Renforcer la concertation grâce aux comités de ligne.....	13
Un métro moderne au cœur d'agglomération .....	13
Un maillage étendu en cœur d'agglomération .....	13
Une offre renforcée sur les lignes existantes.....	13
Fiabiliser et moderniser l'infrastructure du réseau actuel du métro.....	13
Renouveler et rénover le matériel roulant du métro.....	14
Tramways et T Zen : une offre de transport structurante .....	14
Créer ou prolonger des lignes de tramways .....	14
Créer des lignes de T-Zen .....	14
Etudier la possibilité de lignes sur certains secteurs .....	14

Transformation de lignes existantes en T Zen .....	15
Mesures à prendre par les collectivités locales pour une bonne exploitation en tramways et T Zen.....	15
Un réseau de bus attractif .....	15
Un réseau de bus plus attractif et mieux hiérarchisé.....	15
Améliorer l'exploitation des lignes .....	15
Développer l'offre .....	15
Grâce aux mesures suivantes : .....	15
Améliorations à mettre en œuvre selon les catégories de lignes.....	16
Des modes complémentaires à l'échelle locale.....	17
Transports à la demande et les navettes fluviales .....	17
Aménager des pôles d'échanges multimodaux à l'horizon 2020.....	17
Améliorer l'information dans les transports collectifs d'ici 2020.....	17
Faciliter l'achat de titres de transport.....	18
Faire profiter les usagers occasionnels du passe sans contact.....	18
Améliorer les conditions de circulation des taxis et faciliter leur usage.....	18
Faciliter l'accès à l'offre de taxis hors de la zone dense.....	18
<i>3.3.3 Défis 3 et 4 – Les modes actifs : la marche et le vélo .....</i>	<i>18</i>
Pacifier la voirie pour redonner la priorité aux modes actifs à l'horizon de 2015 .....	19
Résorber les principales coupures urbaines avant 2020.....	19
Aménager la rue pour les piétons.....	19
Sensibiliser le grand public à la pratique de la marche d'ici 2015.....	20
Rendre la voirie cyclable d'ici 2015 .....	20
Favoriser le stationnement des vélos dans les pôles d'échange et prévoir un espace dédié dans les constructions nouvelles d'ici 2015. ....	20
Favoriser et promouvoir la pratique du vélo .....	20
<i>3.3.4 Défi 5 – Agir sur les conditions d'usage des modes individuels.....</i>	<i>20</i>
Atteindre un objectif ambitieux de sécurité routière.....	20
Mettre en œuvre des politiques de stationnement public au service d'une mobilité durable.....	21
Encadrer le développement du stationnement privé .....	22
Optimiser l'exploitation routière pour limiter la congestion d'ici 2020 .....	22
Encourager et développer la pratique du covoiturage.....	22
Encourager l'auto-partage.....	22
<i>3.3.5 Défi 6 – Rendre accessible l'ensemble de la chaîne de déplacement.....</i>	<i>23</i>
Rendre accessible la voirie.....	23
Lever 80% des situations de handicap pour les PMR .....	23
Rendre complètement accessibles les cheminements les plus usuels .....	23

Rendre accessibles les transports collectifs.....	23
Mettre en accessibilité le réseau ferroviaire.....	23
Mettre en accessibilité les lignes de bus et de cars .....	23
Rendre accessible les matériels roulants lors de leur renouvellement pour les affecter à la desserte des arrêts et gares accessibles.....	23
Renforcer l'accessibilité de l'information voyageurs aux PMR .....	23
Compléter les mesures d'investissement par des services pour atteindre l'objectif d'accessibilité .....	23
<i>3.3.6 Défi 7 – Rationaliser l'organisation des flux de marchandises et favoriser l'usage de la voie d'eau et du train.....</i>	<i>24</i>
Préserver et développer des sites à vocation logistique .....	24
Maintenir, conforter et développer les sites logistiques multimodaux.....	24
Maintenir et faciliter la création de sites logistiques en ville.....	25
Favoriser l'usage de la voie d'eau.....	25
Conforter son usage.....	25
Transférer de nouveaux flux de la route vers la voie d'eau .....	25
Améliorer l'offre de transport ferroviaire .....	25
Conforter et développer le fret ferroviaire en améliorant les conditions de mixité de circulation des trains de fret et de voyageurs, .....	25
Améliorer le fonctionnement des plateformes embranchées .....	25
Développer les plateformes embranchées sur le réseau ferroviaire .....	26
Transférer de nouveaux flux de la route vers le rail.....	26
Contribuer à une meilleure efficacité du transport routier de fret et optimiser les conditions de livraison .....	26
Améliorer la desserte routière des sites multimodaux .....	26
Faciliter le stationnement des poids lourds sur le réseau routier magistral.....	26
Orienter le trafic de poids lourds vers le réseau de voirie adapté .....	26
Optimiser les conditions de livraisons .....	26
Améliorer les performances environnementales du transport de marchandises .....	27
Favoriser la circulation des véhicules les moins polluants .....	27
<i>3.3.7 Défi 8 – pas de texte .....</i>	<i>27</i>
<i>3.3.8 Défi 9 – Faire des Franciliens des acteurs responsables de leurs déplacements... 27</i>	<i>27</i>
Développer les plans de déplacements d'entreprises (PDE) et d'administration (PDA) .....	27
Développer les plans de déplacements scolaires.....	27
Donner une information complète, multimodale, accessible à tous et développer le conseil en mobilité .....	28

<b>4. IMPACT DU PDUIF SUR LA MOBILITE ET SUR L'ENVIRONNEMENT .....</b>	<b>29</b>
<i>Sur la mobilité et le système de déplacement.....</i>	<i>29</i>
<i>Sur l'environnement et la qualité de la vie.....</i>	<i>29</i>
<b>5. COUTS ET FINANCEMENTS .....</b>	<b>31</b>
<i>Les actions concernant les transports collectifs.....</i>	<i>31</i>
<i>Les actions autres .....</i>	<i>31</i>
<b>6. MISE EN ŒUVRE DU PDUIF : LE PACTE POUR LA MOBILITE....</b>	<b>32</b>
<i>SUIVI ET ÉVALUATION DU PDUIF : UNE MAITRISE DE L'AVANCEMENT DE LA MISE EN ŒUVRE.....</i>	<i>32</i>
<b>7. CONCLUSION.....</b>	<b>32</b>

# 1. LÉGISLATION

## **Rappel des textes**

Le contenu et les objectifs des Plans de déplacements (PDU) sont précisés au chapitre IV du titre 1<sup>er</sup> du Code des transports. Son article 1214-1 définit les grandes orientations : « Le PDU détermine les principes régissant l'organisation des transports de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement, dans le périmètre des transports urbains ».

Les plans de déplacements ont vu le jour avec la LOTI (Loi d'Orientation des Transports Intérieurs ou loi FITERMAN) du 30 décembre 1982. À l'époque, relevant de dispositions particulières en matière d'organisation des transports, l'Île-de-France n'était pas concernée.

Modifiant la LOTI, la LAURE (Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie du 30 décembre 1996 ou loi LEPAGE) a réaffirmé l'obligation d'élaboration de plans quinquennaux de déplacements urbains dans toutes les agglomérations de plus de 100.000 habitants et introduit le plan régional de la qualité de l'air (PRQA). Cette loi précisait également qu'en Île-de-France le PDU devait être élaboré à l'initiative de l'Etat pour l'ensemble de la Région.

Une circulaire du 24 mars 1997 du Ministre de l'Équipement, du Logement, des Transports et du Tourisme précise que « pour l'Île-de-France, l'élaboration du PDU doit permettre d'établir les orientations et les prescriptions d'intérêt régional, de définir les dispositions nécessaires à la mise en œuvre cohérente de ces prescriptions, notamment celles applicables aux réseaux principaux et à leurs interfaces, et enfin de préciser les dispositions applicables au niveau local ».

La loi Solidarité Renouvellement Urbain (SRU) du 13 décembre 2000 a modifié les PDU afin de les articuler plus fortement avec les documents d'urbanisme. En Île-de-France, le PDU doit être compatible avec les orientations du Schéma Directeur de la Région d'Île-de-France (SDRIF) et le Plan régional de la qualité de l'air (PRQA). Les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) doivent être compatibles avec le PDU. Cette loi a, par ailleurs, prévu pour la région capitale que le PDUIF puisse être complété par des Plans Locaux de Déplacements (PLD) élaborés à l'initiative d'un groupement de communes qui en détaillent et précisent le contenu.

Approuvé le 15 décembre 2000 par arrêté inter-préfectoral au terme d'une très large enquête publique, le premier Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France a été élaboré sous l'égide de la Direction régionale de l'équipement d'Île-de-France en application de cette loi.

La loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales décentralise la procédure de révision du PDUIF. En effet, l'article 40 modifie l'article 28-3 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) dont la nouvelle rédaction est la suivante :

*« Art. 28-3. – Dans la région d'Île-de-France, le plan de déplacements urbains est élaboré ou révisé à l'initiative du Syndicat des transports d'Île-de-France, pour le compte des collectivités qui le constituent. Les services de l'État sont associés à son élaboration. Ses prescriptions doivent être compatibles avec les orientations du schéma directeur de la région d'Île-de-France », « prévu par l'article L. 141-1 du code de l'urbanisme », et avec le plan régional de la qualité de l'air. « Les schémas de cohérence territoriale, les schémas de secteur ainsi que les plans locaux d'urbanisme doivent être compatibles avec ce plan. Les représentants des professions et des usagers des transports, les chambres consulaires et les associations agréées de protection de l'environnement sont consultés à leur demande sur le projet de plan ».*

## ***Procédure en cours***

---

Le projet de PDUIF a été approuvé par le Conseil du Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF) le 9 février 2011 puis transmis au Conseil régional et au CESER. Le Conseil régional se propose d'arrêter ce projet de PDUIF au cours de sa séance plénière du mois de novembre 2011.

Dans un délai de trois mois, le Conseil régional recueillera l'avis des conseils municipaux et généraux, ainsi que celui des organes délibérants des groupements de collectivités territoriales ayant compétence en matière de déplacements. Tout avis non délivré dans un délai de six mois après transmission du projet est réputé émis.

Le projet sera ensuite soumis à enquête publique par le Conseil régional dans les conditions prévues par les articles L. 123-1 et suivants du code de l'environnement.

Éventuellement modifié pour tenir compte des résultats de l'enquête, le plan sera approuvé par le Conseil régional qui recueillera préalablement l'avis du représentant de l'État dans la région d'Île-de-France et du préfet de police, dans les conditions fixées par décret en Conseil d'État ainsi que celui du CESER.

Le plan de déplacements urbains d'Île-de-France sera approuvé par décret en Conseil d'État lorsque l'État et le Conseil régional d'Île-de-France ne sont pas parvenus à un accord sur le projet de plan dans un délai de six mois à l'issue de l'enquête publique ou lorsque sa mise en œuvre serait de nature à compromettre gravement la réalisation ou l'exploitation d'une infrastructure de transport d'intérêt national ou la réalisation d'une opération d'intérêt national mentionnée à l'article L.121-2 du code de l'urbanisme.

Les décisions prises par les autorités chargées de la voirie et de la police de la circulation ayant des effets sur les déplacements dans le périmètre de transports urbains doivent être compatibles ou rendues compatibles avec ce plan.

Au terme d'une période de cinq ans à compter de son approbation par le Conseil régional, le plan fait l'objet d'une évaluation et, le cas échéant, d'une révision.

## **2. PRÉSENTATION GÉNÉRALE DU PROJET**

Il comprend les 3 documents suivants succinctement décrits ci-après :

- Le document central : Plan de déplacements urbains
- Un rapport environnemental
- Une annexe accessibilité.

### ***2.1 Le Plan de déplacements urbains proprement dit***

---

Au-delà de l'introduction et du préambule, il comporte sept chapitres et deux annexes :

- Chapitre 1 – *L'enjeu : pour un équilibre durable entre besoins de mobilité et protection de l'environnement et de la santé*
- Chapitre 2 – *Des objectifs ambitieux pour une mobilité durable*
- Chapitre 3 – *Les actions à mettre en œuvre autour de 9 défis*
- Chapitre 4 – *L'impact du PDUIF sur la mobilité, le système de déplacement, l'environnement et la qualité de la vie*
- Chapitre 5 – *Coûts et financement*
- Chapitre 6 – *La mise en œuvre du PDUIF, le PACTE pour la mobilité*
- Chapitre 7 – *Le suivi et l'évaluation du PDUIF, une maîtrise de la mise en œuvre*
- *Annexes :*
  - *Annexe 1 – Responsabilités de mise en œuvre des actions du PDUIF*
  - *Annexe 2 – Carte des réseaux à caractère magistral et structurant par département, liste de lignes Mobiliens, Express, classification des pôles d'échanges multimodaux et la liste des sites logistiques à préserver.*

### ***2.2 Rapport environnemental***

---

Il contient un préambule, sept chapitres et deux annexes :

- Chapitre 1 – *Résumé technique*
- Chapitre 2 – *Méthodologie de l'évaluation environnementale*
- Chapitre 3 – *Objectifs du PDUIF et articulation avec les autres documents de planification*
- Chapitre 4 – *Etat initial de l'environnement et des perspectives de son évolution et analyse des incidences prévisibles du PDUIF sur l'environnement*
- Chapitre 5 – *Justification du choix des objectifs et des actions du PDUIF*
- Chapitre 6 – *Mesures envisagées pour éviter, réduire ou compenser les conséquences dommageables du PDUIF sur l'environnement*
- Chapitre 7 – *Suivi des incidences environnementales du PDUIF*

— Annexes :

- Annexe 1 – *Fiches d'analyse des incidences prévisible par action*
- Annexe 2 – *Infrastructures inscrites au PDUIF*

Ce rapport propose une analyse approfondie de la situation environnementale de la région et développe les actions reprises dans le PDUIF ayant un impact sur ce thème.

### ***2.3 Annexe accessibilité au PDUIF***

---

Ce document dresse un état des lieux sur l'accessibilité et évoque les modalités de mise en accessibilité des gares, des réseaux de bus et de l'information.

Les mesures énoncées se retrouvent dans les propositions concernant les transports collectifs et l'amélioration de la chaîne des déplacements.

## 3. RÉSUMÉ DES DIFFÉRENTES PROPOSITIONS DU PROJET

### 3.1 Enjeux

---

Rappelons qu'il s'agit de trouver un équilibre durable entre les besoins de mobilité de la population, le transport de marchandises et notamment l'approvisionnement de la région, l'amélioration de la qualité de l'air et la réduction des émissions des gaz à effet de serre ainsi que les conséquences financière de la situation actuelle.

### 3.2 Objectifs

---

Avec les objectifs décrits ci-dessous, le PDUIF entend apporter des éléments de réponse pour améliorer cette situation à travers trois thématiques principales :

- **Une réduction de 20% des émissions des gaz à effet de serre d'ici 2020** devrait être obtenue par le recul significatif de l'usage de la voiture particulière, des deux-roues motorisés et des poids lourds polluants et cela dans un contexte d'augmentation des déplacements estimée à 7%,
- **La mobilité des personnes** : Le PDUIF vise une croissance de 20% des déplacements en transports collectifs soit + 3 points de part des différents modes par rapport à la situation actuelle, 10% pour les modes actifs, soit 1 point de plus et une diminution de 2% des déplacements en voiture et deux-roues motorisés, soit une part réduite de 4 points.
- **Le transport de fret et la logistique** : pour la période 2010 à 2020 les objectifs poursuivis s'attachent au maintien des surfaces logistiques multimodales constitutives de l'armature logistique régionale, à la diminution de la part du fret routier ayant une origine et/ou une destination en Île-de-France ainsi que la part des poids lourds et véhicules utilitaires légers les plus polluants.

### 3.3 Propositions

---

Elles s'organisent autour de 9 défis déclinés en actions à mettre en œuvre.

#### **3.3.1 Défi 1 – Construire une ville plus favorable aux déplacements à pied, à vélo et en transports collectifs**

- Dans le respect des objectifs du SDRIF, le PDUIF doit avoir pour ambition la mise en œuvre, à l'échelle locale, d'un aménagement plus favorable aux modes alternatifs à la voiture par l'intensification urbaine, notamment à proximité des réseaux de transports collectifs,
- L'aménagement doit prendre en compte la fonction logistique,
- La question des déplacements et du fret doit mieux être intégrée dans les documents d'urbanisme tels les PLU et les SCOT.

### Agir à l'échelle locale pour une ville plus favorable à l'usage des modes alternatifs à la voiture

- en orientant l'urbanisation et en intensifiant la ville autour des axes transports collectifs structurants, en optimisant le fonctionnement urbain à leurs abords pour les espaces autres que ruraux,
- en aménageant les quartiers de gare,
- en créant des quartiers plus adaptés à l'usage des modes alternatifs et qui ne soient pas excentrés de la ville existante.

Ces actions font l'objet de recommandations pour l'élaboration des PLU, des ZAC et des SCOT. Au-delà des compétences de chacun des partenaires, des conventions d'accompagnement seront signés avec les collectivités locales pour faciliter la réalisation des projets de transports collectifs. Elles pourront porter sur le foncier (libération des terrains, conditions de circulation pendant le chantier...), le traitement des espaces publics aux abords des stations, la construction de logements ou d'équipements liés, les aménagements pour les modes actifs....

Par ailleurs, le PDUIF prône le partage de la voirie en pacifiant son utilisation ou en hiérarchisant son usage.

### **3.3.2 Défi 2 – Rendre les transports collectifs plus attractifs**

Si l'usage des transports collectifs reste très majoritaire à / ou vers Paris, il reste faible dans la petite couronne et dans la grande couronne (au sein desquelles ils représentent respectivement 23% et 10% des déplacements mécanisés, pour une moyenne de 16% hors de Paris). Aussi la réalisation des objectifs du PDUIF à l'horizon 2020 dépend largement de leur capacité à répondre à la demande et à offrir un fort niveau de qualité de service à travers un réseau structurant et un réseau d'intérêt local.

L'offre de transports collectifs devra augmenter de 25% d'ici 2020. Leur usage devra être facilité par l'aménagement de pôles d'échange multimodaux, l'amélioration de l'information, des conditions de vente des titres de transport et de la qualité de service.

Le projet de PDUIF évoque aussi une meilleure articulation des taxis avec les transports collectifs.

#### Un réseau renforcé et plus performant

##### **En agglomération centrale, des lignes performantes de tram-train en rocade**

Par la création de nouvelles infrastructures : tangentielle nord, tangentielle ouest, tram-train Massy/Evry.

##### **Réseau RER : une performance retrouvée et renforcée**

- Par la mise en œuvre des schémas directeurs des RER A, B sud, C, D, de la partie Est d'Éole et projet RER B+ Nord,
- Par la réalisation de nouvelles infrastructures :
  - Prolongement du RER E à l'ouest, construction du Barreau de Gonesse (ligne nouvelle entre les RER B et D) pour des missions du RER D à destination du parc des expositions de Villepinte – Tremblay et pôle d'emploi de Roissy Sud,

- Création de deux gares : Évangile sur le RER E, et Pompadour sur le RER D.

### **Réseau de trains de banlieue (Transilien) : des trains plus fréquents et plus ponctuels**

Par la généralisation du cadencement sur l'ensemble des lignes trains de banlieue avant 2015. Le cadencement permettra d'augmenter les fréquences en heures creuses et le week-end et de maintenir un service identique toute l'année, d'accroître l'amplitude de service et de programmer la fréquence des trains de façon répétitive.

### **Sur l'ensemble des lignes ferroviaires : un service amélioré pour les voyageurs**

- Par la fiabilisation et la modernisation de l'infrastructure existante et des systèmes d'exploitation,
- Par une centralisation de la commande des postes d'aiguillage et, à plus long terme, la mise en place d'un nouveau système de gestion des trains pour permettre de réduire l'intervalle de passage entre deux mouvements, d'accroître la vitesse commerciale, d'améliorer la régularité et de donner une information précise sur l'état du trafic.

### **Moderniser le parc de matériel roulant**

L'intégralité du parc sera neuf, récent ou rénové en 2016.

### **Améliorer la gestion des situations perturbées**

Deux axes de travail sont proposés pour améliorer la gestion de ces situations :

- établir des scénarios anticipés d'exploitation
- et informer les voyageurs en temps réel.

### **Renforcer la concertation grâce aux comités de ligne**

### **Un métro moderne au cœur d'agglomération**

#### **Un maillage étendu en cœur d'agglomération**

- En créant de nouvelles infrastructures en cœur d'agglomération : Prolongement de la ligne 4 à Bagneux, de la ligne 8 à Créteil, de la ligne 11 à Rosny, de la ligne 12 à Aubervilliers, de la ligne 14 à Saint Ouen,
- En réalisant le réseau Grand Paris Express, arcs sud et nord.

#### **Une offre renforcée sur les lignes existantes**

Il s'agit de renforcer l'offre en été pour l'adapter à la fréquentation et de prolonger le fonctionnement du métro plus tard dans la nuit le week-end.

#### **Fiabiliser et moderniser l'infrastructure du réseau actuel du métro**

- Automatiser la ligne 1,
- Mettre en place de portes palières sur la ligne 13 et étudier l'opportunité d'une mise en place sur d'autres lignes,

- Prévoir la mise en place de nouveaux système d'exploitation (de type ouragan) et de poste de commande centralisée sur l'ensemble des lignes.

### **Renouveler et rénover le matériel roulant du métro**

Le parc sera entièrement rajeuni en 2020 soit par renouvellement, soit par rénovation (matériels neufs sur les lignes 1, 2, 5, 6, 11).

### **Tramways et T Zen : une offre de transport structurante**

#### **Créer ou prolonger des lignes de tramways**

- Prolonger 4 lignes existantes : T1 à Asnières et Val de Fontenay, T2 au Pont de Bezons, T3 à porte d'Asnières, T4 création d'une branche vers Clichy-sous-Bois et Montfermeil et à Noisy-le-Sec,
- Création de 6 lignes nouvelles : T5 Saint Denis/Sarcelles, T6 Chatillon/Velizy/Viroflay, T7 Villejuif/Athis-Mons/Juvisy, T8, RER E Evangile/Villetaneuse, Tram Croix de Berny/Clamart, Tram Porte de Choisy/Orly.

#### **Créer des lignes de T-Zen**

- Noisy le Grand/Sucy-Bonneuil RER,
- Bibliothèque François Mitterrand/Les Ardoines,
- Nanterre/Rueil Malmaison,
- Tremblay-en-(France/Aulnay-sous-Bois,
- Porte de Pantin/Livry-Gargan,
- Garges-lès-Gonesse/Villepinte,
- Nogent-sur-Marne/Chelles,
- Esbly/Marne-la-Vallée,
- Sénart/Melun,
- Corbeil /Grigny,
- Le Chesnay/Versailles.

#### **Etudier la possibilité de lignes sur certains secteurs**

- La Défense/Rueil-Malmaison en fonction du tracé du Grand Paris Express,
- Secteur de Cergy – Pontoise,
- Secteur d'Argenteuil/Epinay-sur-Seine,
- Secteur de Saint Quentin-en-Yvelines,
- Secteur de Lagny/ Val d'Europe,
- Secteur de Rosny-sur-Seine/Mantes-la-Jolie,
- Secteur de Meaux,
- Secteur de Meudon/Saint Cloud,
- Secteur du sud-Roissy.

### Transformation de lignes existantes en T Zen

- Trans Val-de-Marne,
- Sucy-Bonneuil/Senia,
- Saint Quentin-en-Yvelines/Massy sur une partie du parcours.

### Mesures à prendre par les collectivités locales pour une bonne exploitation en tramways et T Zen

Les communes devront prendre les mesures nécessaires pour régler le stationnement le long des axes concernés et **assurer une priorité aux carrefours. Cette dernière mesure est prescriptive.**

Le STIF sera maître d'ouvrage.

La Région, les départements, l'Etat et les collectivités financeront les infrastructures tandis que le STIF prendra en charge les matériels roulants.

### Un réseau de bus attractif

Les lignes de bus peuvent répondre à des besoins de déplacements variés.

Une charte des bus en Île-de-France a été établie. Elle classe les lignes en 5 catégories répondant à des critères distincts : Les lignes « Express, Mobilien, fortes, locales et de desserte de proximité ».

### Un réseau de bus plus attractif et mieux hiérarchisé

Pour rendre ce réseau plus attractif, il est nécessaire :

- de le rendre plus lisible, plus fiable et plus rapide. Il faut aussi poursuivre la restructuration des réseaux notamment à Paris et en cœur d'agglomération où elle date de plus de 50 ans,
- que les lignes de niveau régional (Express et Mobilien) soient intégrées dans la carte des transports régionaux. Ces lignes devront être numérotées et une livrée spécifique régionale devra être apposée sur les véhicules dédiés à ces lignes pour permettre de mieux les identifier.
- D'assurer une coordination entre le réseau ferré et les lignes de bus.

Le fonctionnement des lignes sera défini dans le cadre des contrats liant le STIF et les opérateurs.

### Améliorer l'exploitation des lignes

- Par la création de site propre ou de couloirs réservés,
- et par la priorité accordée aux bus au niveau des carrefours.

### Développer l'offre

#### Grâce aux mesures suivantes :

- Création de nouvelles lignes Express,
- Renforcement de Mobilien,
- Accroissement de l'offre dans les bassins de vie,
- Transformation de lignes locales en lignes fortes.

### Améliorations à mettre en œuvre selon les catégories de lignes

- lignes Express : mise en place d'une identité spécifique, voies réservées sur le réseau magistral... nouvelles lignes sur les liaisons identifiées par le SDRIF. La liste de ces lignes sera révisée tous les trois ans.

La responsabilité de leur mise en œuvre sera assumée par le STIF et les gestionnaires de voirie pour les aménagements.

- lignes Mobilien : le renfort de l'offre sur ces lignes sera soumis à la réalisation préalable d'aménagements des rues multimodales sur les sections les plus stratégiques, à la mise en place d'une réglementation du stationnement et à la mise en accessibilité de 70% des arrêts. Le STIF propose que le nouveau PDUIF prescrive la mise en place de priorités bus aux carrefours. Cette démarche relève des gestionnaires de la voirie.

L'identification des tronçons à aménager sera réalisée à l'initiative du STIF et inscrits dans les plans locaux de déplacements (PLD).

- Les lignes fortes : Le renforcement se fera selon l'évolution du trafic avec des aménagements ponctuels de la voirie par leurs gestionnaires.

### Les modalités de financement :

1. En matière d'*investissement*, le financement des aménagements est varié.

Pour les lignes Express ou Mobilien :

- les aménagements intégrant une requalification majeure des infrastructures (hors réseau magistral) sont financés par la Région et les Départements dans le cadre des contrats de projets.
- les autres aménagements de voirie portant sur des tronçons identifiés ligne par ligne sont pris en charge à 75% par le STIF avec un plafond par kilomètre. Le solde est financé par le maître d'ouvrage.

Enfin, quel que soit le type de ligne de bus, l'Etat et la Région assument les dépenses des aménagements réalisés sur les autoroutes et les voies rapides nationales.

Ainsi, Les infrastructures sont prises en charge par le STIF, la Région, les départements, les collectivités locales ou l'Etat.

2. En matière de *fonctionnement*, le STIF finance :

- les lignes Express dans le cadre de contrats avec les opérateurs,
- les autres lignes dans le cadre de contrats avec la RATP ou de bassins avec les exploitants et les collectivités locales.

Enfin, les dépenses d'acquisition de matériel roulant sont assumées par le STIF ou les exploitants.

## Des modes complémentaires à l'échelle locale

### Transports à la demande et les navettes fluviales

À l'échelle locale, il peut s'avérer nécessaire de compléter les lignes d'intérêt régional ou régulières locale par de nouveaux services :

- Des services de transport à la demande,
- Des navettes fluviales (celles-ci présentent quelques contraintes, mais elles peuvent parfois s'avérer complémentaires).

Leur mise en œuvre est réalisée par le STIF ou dans le cadre d'une AOP. Leur financement est partagé entre le STIF et les collectivités concernées.

### Aménager des pôles d'échanges multimodaux à l'horizon 2020

Ils sont classés en trois catégories :

- Les grands pôles de correspondances,
- Les pôles de dessertes des secteurs denses,
- Les pôles d'accès au réseau ferré depuis les bassins de vie.

Certains aménagements envisagés sont communs aux trois catégories :

- L'information multi-transporteurs en temps réel (temps, correspondance, perturbations),
- Des espaces de qualité, sécurisés pour se déplacer,
- Des correspondances optimisées,
- Des cheminements sécurisés et accessibles aux PMR,
- Des aires de stationnement sécurisées.

La gouvernance et le pilotage des grands pôles de correspondance sont du ressort du STIF. Pour les autres pôles d'échanges, la responsabilité revient aux collectivités locales dans le respect du schéma directeur des gares routières, de celui d'information voyageurs et de l'accessibilité. Le STIF assiste ces dernières autant que de besoin.

Les études préliminaires sont prises en charge par le STIF. Les travaux sont financés par le STIF, la Région et les maîtres d'ouvrage (ces derniers paient 25% maximum des coûts dans la limite des prix plafond).

### Améliorer l'information dans les transports collectifs d'ici 2020

- Par une information adaptée aux besoins des voyageurs sur les lieux de transport (véhicule, points d'arrêts ...),
- Par la possibilité donnée aux voyageurs de s'informer avant et au cours de leur voyage sur Internet et autres supports mobiles.

Le financement sera assuré par le STIF.

### **Faciliter l'achat de titres de transport**

Par la diversification :

- des canaux de distribution (Internet, distributeurs de billets de banque, téléphonie mobile),
- et des supports (clé USB, cartes bancaires ou téléphones mobiles).

### **Faire profiter les usagers occasionnels du passe sans contact**

La solution retenue pourrait être le porte-monnaie électronique dédié aux transports. À l'instar de ce qui se pratique en matière de téléphonie mobile, le voyageur constituerait une réserve d'unités de transport. Il pourrait les utiliser à son rythme sur l'ensemble du réseau et bénéficierait de nombreuses possibilités de modulation des tarifs et des conditions de paiement. La mise en œuvre de ce dispositif relève de la responsabilité du STIF.

### **Améliorer les conditions de circulation des taxis et faciliter leur usage**

- par l'ouverture des couloirs de bus où la fréquence le permet et dans le cadre d'une harmonisation entre communes et le développement des voies réservées sur les autoroutes et les voies rapides,
- en développant l'information sur les services.

La mise en œuvre de l'ouverture des infrastructures dépend du gestionnaire de la voirie, celle de l'information du STIF, des exploitants de transports collectifs, des gestionnaires de pôles et des collectivités.

### **Faciliter l'accès à l'offre de taxis hors de la zone dense**

Dans ces territoires, le taxi peut offrir un complément aux transports collectifs, tel le rabattement, par :

- la mutualisation des réservations (responsabilité : la profession),
- le développement de l'offre en relation avec les transports à la demande (responsabilité STIF, collectivités).

## **3.3.3 Défis 3 et 4 – Les modes actifs : la marche et le vélo**

Respectueux de l'environnement, ces modes ont connu une désaffection pendant plusieurs décennies. Aujourd'hui, ils connaissent un nouvel essor mais de nombreux freins à l'usage de la marche et du vélo subsistent encore. Par exemple, les formes urbaines diffuses, ou encore l'existence de coupures urbaines ne leurs sont pas favorables. Enfin, piétons et cyclistes font partie des usagers de la voirie les plus vulnérables en termes d'accidentologie.

Les actions proposées visent à remédier à cette situation :

- a) En ce qui concerne la marche, il est proposé de lui redonner de l'importance dans la chaîne de déplacements par :
  - L'aménagement de la rue pour améliorer le confort et la continuité des itinéraires piétons,
  - Une meilleure signalétique spécifique,
  - Une sensibilisation du public.

- b) En ce qui concerne le vélo, plusieurs pistes sont étudiées :
- L'aménagement de la voirie,
  - La disponibilité et la sécurité du stationnement,
  - Les démarches de sensibilisation afin d'infléchir les comportements.

Le projet de PDUIF propose différentes actions :

### *Pacifier la voirie pour redonner la priorité aux modes actifs à l'horizon de 2015*

En milieu urbain, sur la voirie locale et à caractère structurant, les aménagements ont pour objectif d'apaiser la circulation :

- en limitant la vitesse de circulation sur la voirie locale à 30 km/h et aux abords des équipements scolaires, des pôles de transports collectifs et des établissements recevant du public,
- et en généralisant les zones de rencontre autour des grands pôles de correspondance et des pôles de desserte des secteurs denses.

Les responsables de la mise en œuvre sont les gestionnaires de la voirie et les financeurs les communes, les EPCI, les départements et la Région.

### *Résorber les principales coupures urbaines avant 2020*

Cent coupures ont été identifiées. Trente-cinq d'entre elles devront être résorbées en priorité. Les PLD devront intégrer cette contrainte.

Plusieurs types de travaux peuvent être entrepris :

- Aménagement de voirie (carrefours, pistes cyclables),
- Jalonnement pour les piétons et les cyclistes,
- Création de passerelle,
- Aménagement d'échangeurs ou de tête de pont...

L'objectif de réalisation est 2015 pour la résorption des coupures prioritaires et 2020 pour celle des autres. Les responsables de la mise en œuvre sont les gestionnaires de réseaux et les propriétaires du domaine public. Les communes, les EPCI, les départements, l'Etat, RFF, SNCF, Ports de Paris et la Région sont appelés à financer ces actions.

### *Aménager la rue pour les piétons*

- **Pour assurer la continuité et la qualité des itinéraires :** Les itinéraires piétons concernent les trottoirs, les traversées de carrefours et de chaussée (occupations abusives, feux, itinéraires les plus courts, éclairage...),
- **Et mettre en place l'information et le jalonnement** (plans de ville, support Internet...).

### Sensibiliser le grand public à la pratique de la marche d'ici 2015

Les responsables sont les gestionnaires de la voirie et de l'espace public et les financeurs sont communes, EPCI, départements, Région et STIF pour le parvis des gares.

### Rendre la voirie cyclable d'ici 2015

- mettre en place un réseau structurant d'itinéraires cyclables (vélo routes et voies vertes, pistes cyclables, couloirs bus ouverts),
- rendre la voirie urbaine cyclable à l'échelle locale (zones de circulations apaisées).

Les responsables sont les gestionnaires de la voirie et les financeurs seront la Région, les départements, les communes et les EPCI.

### Favoriser le stationnement des vélos dans les pôles d'échange et prévoir un espace dédié dans les constructions nouvelles d'ici 2015.

Ces travaux devront être financés par les collectivités locales ou les gestionnaires des gares, la Région ou les départements selon les cas. Il est proposé de rendre cette démarche **prescriptive**.

### Favoriser et promouvoir la pratique du vélo

- En communiquant sur les aspects positifs de la pratique du vélo pour les adultes et en milieu scolaire,
- En développer des écoles de vélo pour adultes.

## **3.3.4 Défi 5 – Agir sur les conditions d'usage des modes individuels**

Il s'agit de limiter les nuisances dues à l'usage des modes individuels motorisés, d'améliorer la sécurité routière, de limiter leur usage lorsqu'il existe des alternatives (limitation du stationnement, partage de la voirie), de développer les usages partagés et de mieux utiliser les capacités routières existantes.

Par ailleurs, le PDUIF vise à maîtriser l'usage des deux-roues motorisés et encourager un nouveau rapport à l'automobile.

### Atteindre un objectif ambitieux de sécurité routière

- Sensibiliser et former le grand public aux enjeux de la sécurité routière par des campagnes de communication et de sensibilisation, des actions de formations...
- Agir sur la voirie pour limiter la gravité des accidents par :
  - l'aménagement des traversées d'agglomération hors zones denses par la limitation de la vitesse, la réduction de la largeur de la chaussée,
  - l'intégration de la sécurité dans la conception des projets de voirie, la mise en place de dispositif privilégiant les glissières munies d'écran de protection et l'utilisation de matériaux peu glissants au sol pour les deux-roues motorisés.
  - Dans les zones urbaines, en baissant les vitesses de circulation et en contrôlant leur respect.

La responsabilité de mise en œuvre impose une coordination à l'échelle régionale et départementale par l'Etat et la préfecture de police. À l'échelle locale, la contribution des collectivités est nécessaire.

Les financeurs sont l'Etat, les départements, la Région, les communes et les EPCI.

### Mettre en œuvre des politiques de stationnement public au service d'une mobilité durable

- Renforcer la gestion du stationnement sur voirie afin de reconquérir l'espace public :
  - En adaptant la réglementation pour tenir compte de la demande et de l'offre, de l'intensité de la desserte en transports collectifs notamment le long des lignes de tramways, de T Zen et de Mobilien. À cela pourra s'ajouter une tarification du stationnement adaptée,
  - En encadrant le stationnement des deux-roues motorisés à Paris et dans les communes limitrophes desservies par le métro,
  - En favorisant le stationnement des véhicules propres et des véhicules en auto-partage,
  - En améliorant le contrôle de la réglementation sur voirie. Cela passe par le recrutement d'agent et de la verbalisation systématique pour le stationnement illicite (aires de livraisons, places handicapés, taxis, transports collectifs...),
  - En créant l'offre de stationnement uniquement où cela s'avère indispensable.
- Encadrer la création et l'exploitation des parcs publics de stationnement :

NB : ne sont pas concernés par les mesures énoncées ci-après les parcs de stationnement aux abords des gares, en particulier les parcs relais.

Il convient de vérifier l'opportunité de créer de nouveaux parcs de stationnement et orienter les conditions d'exploitation des parcs publics existants en supprimant les abonnements valables que la nuit et le week-end et en mettant en place des tarifs préférentiels pour les résidents à proximité.

Pour les deux-roues motorisés, un espace d'accueil devra être aménagé à raison d'un emplacement pour vingt places destinées aux voitures à Paris et dans les communes limitrophes desservies par le métro, un sur cinquante pour les autres communes et dans tous les cas au moins dix emplacements.

- Encadrer la création, l'extension et la rénovation des parcs relais :

Dans le respect du schéma directeur le développement des parcs relais est conditionné par une étude d'opportunité et de dimensionnement adaptée aux zones du passe Navigo.

Il y a nécessité de définir une politique cohérente de régulation de l'usage du stationnement dans un périmètre de 500 mètres autour des gares.

Un usage du passe Navigo sera progressivement mis en place pour faciliter l'accès aux parcs relais avec une tarification différenciée entre détenteurs de cette carte et les autres usagers.

Ces actions devront être mise en œuvre dès que possible sous la responsabilité des EPCI

### Encadrer le développement du stationnement privé

- Prévoir, dans les bâtiments d'habitation, une offre de stationnement dédiée aux voitures particulières adaptée aux besoins. Des normes de stationnement seront inscrites pour les opérations de logement ;
- Limiter l'espace de stationnement pour les voitures dans les opérations de bureaux (Mesure prescriptive à inscrire dans les PLU) ;
- Rechercher une mutualisation du stationnement dans le cadre de projets d'urbanisation et d'éco-quartiers.

Ces actions sont à mettre en œuvre dès que possible. Les PLU devront se mettre en compatibilité avec ces orientations dans les trois ans après l'approbation du PDUIF.

### Optimiser l'exploitation routière pour limiter la congestion d'ici 2020

- En réalisant des opérations ponctuelles sur les réseaux de voirie magistral et structurant,
- En améliorant l'exploitation du réseau et l'information des usagers et en optimisant la capacité du réseau existant en temps réel,
- En poursuivant le développement de la régulation d'accès sur le réseau magistral,
- En améliorant la coordination entre les gestionnaires de chantiers sur ces réseaux.

Les objectifs de réalisation sont de 2015 à 2020, les financeurs les départements, le STIF, la Région et l'Etat.

### Encourager et développer la pratique du covoiturage

Il est préconisé de favoriser l'accès aux parcs relais, de créer des aires réservées sécurisées et de d'autoriser les co-voituriers à utiliser les voies partagées avec les bus.

### Encourager l'auto-partage

- En incitant les entreprises à développer ces services et en réservant des places sur la voirie aux véhicules d'auto-partage,
- En favorisant la multipropriété.

Objectif de réalisation : 2015.

Les financeurs sont :

- l'Etat et la Région pour les autoroutes,
- la Région, les départements, les communes et les EPCI pour les aires de covoiturage et le STIF pour le site internet.

### **3.3.5 Défi 6 – Rendre accessible l'ensemble de la chaîne de déplacement**

Cette mise en accessibilité est obligatoire pour les PMR, quel que soit le handicap, permanent ou temporaire.

Parmi les actions, il faut :

#### **Rendre accessible la voirie**

##### **Lever 80% des situations de handicap pour les PMR**

- Aux arrêts de bus,
- Aux traversées piétonnes (abaisser les trottoirs, installer des bandes d'éveil, sonoriser les feux...),
- Sur les cheminements piétons,
- Pour les places de stationnement réservées.

L'objectif de réalisation est 2015 pour les arrêts des lignes inscrites au SDA, et à 50% en 2020 pour les autres actions.

##### **Rendre complètement accessibles les cheminements les plus usuels**

Un objectif de 50% est fixé à l'horizon 2020.

Les responsables sont les gestionnaires de la voirie et les financeurs les communes, les EPCI et les départements.

#### **Rendre accessibles les transports collectifs**

##### **Mettre en accessibilité le réseau ferroviaire**

258 gares captant 90% du trafic seront accessibles.

##### **Mettre en accessibilité les lignes de bus et de cars**

- Avancée pour les voiries limitées à 50 km/h pour faciliter l'accostage et dissuader le stationnement illicite,
- À Paris et en petite couronne, mise en accessibilité complète de 285 lignes de bus soit 11 000 points d'arrêt,
- En grande couronne, mise en accessibilité de 450 lignes soit 12000 points d'arrêt.

##### **Rendre accessible les matériels roulants lors de leur renouvellement pour les affecter à la desserte des arrêts et gares accessibles**

##### **Renforcer l'accessibilité de l'information voyageurs aux PMR**

Par l'amélioration de la lisibilité, le doublage sonore et visuel et la mise en place de dispositif de guidage.

##### **Compléter les mesures d'investissement par des services pour atteindre l'objectif d'accessibilité**

Par la mise en place de :

- Transport à la demande,
- Service d'assistance dans les gares non adaptées,
- Services d'accompagnement,
- Services d'information adaptée.

Objectif de réalisation : Rendre accessibles lignes de bus et de cars inscrites au SDA en 2015, les gares en 2020 avec 80% en 2015.

La responsabilité incombe au maître d'ouvrage compétent (RATP, SNCF, RFF, communes, EPCI ou départements). Le STIF, à travers les comités de gouvernance du SDA, devra s'assurer du respect de la programmation et réviser le contenu de ce document si nécessaire.

Le STIF finance :

- à 100% : les mesures concernant l'information voyageurs,
- à 50% : les travaux de mise en accessibilité des points d'arrêt des réseaux de bus et de cars.

### **3.3.6 Défi 7 – Rationaliser l'organisation des flux de marchandises et favoriser l'usage de la voie d'eau et du train**

Les échanges de biens et les flux sont nécessaires au bon fonctionnement de la Région. 90% du transport et des livraisons sont assurés par la route. Si les véhicules représentent 20% du trafic routier, ils sont responsables de près de 33% des émissions de gaz à effet de serre des transports, soit 10% des émissions de l'ensemble de la région (2005).

L'organisation de la logistique en Île-de-France s'appuie sur une importante armature régionale ferroviaire, routière et navigable dont il est nécessaire de préserver et de développer les sites.

Les actions visent à développer le transport de fret par voie ferrée et voie navigable, et de mieux organiser le trafic routier.

#### *Préserver et développer des sites à vocation logistique*

#### **Maintenir, conforter et développer les sites logistiques multimodaux**

(cf. SDRIF)

- Préserver les sites existants à Paris et en première couronne (ceux reliés au réseau ferroviaire et les ports sur les fleuves et les canaux),
- Préserver les possibilités de développement des sites multimodaux en grande couronne,
- Créer de nouvelles plateformes.

La responsabilité de la mise en œuvre en revient aux communes, EPCI, gestionnaires d'infrastructures (RFF, SNCF, PORTS de PARIS) et Etablissements Publics d'Aménagement (EPA).

### **Maintenir et faciliter la création de sites logistiques en ville**

Pour assurer un bon acheminement des marchandises en ville, il est indispensable de garder des sites en zone urbaine dense (stockage de courte durée, centre de distribution urbaine point d'accueil de véhicules ou de marchandises...).

Pour répondre à ces objectifs il faut :

- Réserver des espaces pour cette logistique,
- Intégrer l'organisation de la logistique dans les SCOT et les PLU,
- Encourager le développement en ville de projets d'espaces logistiques innovants et performants en zone dense, par un dispositif de soutien public du fait du coût du foncier,
- Réutiliser les sites urbains déqualifiés par la mise en place d'un dispositif pour financer les études et les investissements de remise à niveau des terrains.

Les responsables de la mise en œuvre sont la Région et les Etablissements publics fonciers pour une réalisation dès que possible.

### **Favoriser l'usage de la voie d'eau**

#### **Conforter son usage**

- En le développant par les marchés publics de construction pour le transport de matériaux, de déblais de chantier et des déchets,
- En favorisant l'évacuation des déblais pour les chantiers situés à moins de 3 km d'un port public ou privé.

#### **Transférer de nouveaux flux de la route vers la voie d'eau**

Il revient aux entreprises d'identifier les flux transférables permettant ainsi de mener des études préalables à l'installation d'un nouvel entrepôt près du fleuve.

Les responsables de la mise en œuvre sont, au-delà des entreprises, les CCI, la Région, les départements, les communes et les EPCI.

### **Améliorer l'offre de transport ferroviaire**

#### **Conforter et développer le fret ferroviaire en améliorant les conditions de mixité de circulation des trains de fret et de voyageurs,**

- En créant des voies supplémentaires, en mettant en place des installations permanentes de contresens,
- En réservant les voies actuelles de la grande ceinture au fret,
- En étudiant la possibilité de faire circuler du fret sur les infrastructures de tramways.

La mise en œuvre incombe à RFF et les financements à l'Etat, la Région et RFF.

#### **Améliorer le fonctionnement des plateformes embranchées**

- En améliorant les conditions d'accès et la gestion des sites,
- En adaptant le chantier de Valenton afin qu'il puisse expédier ou réceptionner des trains de 1000 mètres,

- En réalisant des aménagements ponctuels pour exploiter la pleine capacité des infrastructures existantes.

L'objectif de réalisation est 2015 pour Serqueux/Gisors et 2020 pour les autres opérations.

Les responsables de la mise en œuvre sont RFF, Ports de Paris, les opérateurs de fret, la SEMMARIS et la SOGARIS.

Les financeurs seront : l'Etat et la Région au titre du CPER.

### **Développer les plateformes embranchées sur le réseau ferroviaire**

Après avoir identifié les sites existants, la création de deux nouvelles plateformes – une au nord, l'autre au sud – s'avère indispensable.

La mise en œuvre relève de la responsabilité des collectivités locales, de l'Etat, de la Région et de RFF.

### **Transférer de nouveaux flux de la route vers le rail**

Comme pour la voie d'eau, il revient aux entreprises d'identifier les flux transférables permettant ainsi de mener des études préalables à l'installation d'un nouvel entrepôt pour en assurer le meilleur positionnement dans la perspective d'une utilisation du rail.

Les responsables de la mise en œuvre sont, au-delà des entreprises, les CCI, la Région, les départements, les communes et les EPCI.

### **Contribuer à une meilleure efficacité du transport routier de fret et optimiser les conditions de livraison**

#### **Améliorer la desserte routière des sites multimodaux**

- En garantissant l'accès par des voies adaptées,
- Dans le cas contraire, en créant de nouvelles voies afin de résorber les goulets d'étranglement et de supprimer la discontinuité dans le maillage.

La mise en œuvre incombe à la Région pour les études dans la définition du plan d'action et aux gestionnaires de voirie pour la mise en œuvre dudit plan.

#### **Faciliter le stationnement des poids lourds sur le réseau routier magistral**

Afin de limiter le stationnement le long des voiries, la création d'aires de stationnement bénéficiant de services adaptés et sécurisées doit être développée.

La mise en œuvre revient à l'Etat.

#### **Orienter le trafic de poids lourds vers le réseau de voirie adapté**

- Au niveau régional : vers le réseau magistral à l'aide d'un jalonnement,
- Au niveau local : vers le réseau structurant.

La mise en œuvre revient aux gestionnaires de voiries

#### **Optimiser les conditions de livraisons**

- Par la mise en cohérence des réglementations communales de circulation et de stationnement des véhicules de livraison,

- Par une limitation de l'accès en fonction de la surface au sol et non du tonnage des véhicules,
- Par l'optimisation du dimensionnement des places de livraison :
  - En aménageant des aires de livraison sur voirie fonctionnelles et en nombre suffisant,
  - En créant des places de livraison dans les espaces privés définis par les PLU. Une recommandation propose la création, pour les commerces d'une aire pour 1000 m<sup>2</sup> de surface de vente complétée par une zone de manutention et, pour les bureaux d'une aire de 100 m<sup>2</sup> pour 6000 m<sup>2</sup> de SHON.
- Par l'amélioration du respect des aires de livraison.

La mise en œuvre, dès que possible, incombe aux communes et les EPCI, le financement à l'Etat, aux départements, à la Région et aux les communes.

### *Améliorer les performances environnementales du transport de marchandises*

En favorisant le renouvellement du parc de poids lourds et de véhicules utilitaires grâce à la création d'une plateforme de groupement de commandes de véhicules propres et silencieux. Cela permettra aux PME/PMI de s'équiper plus rapidement.

La mise en œuvre incombe à la Région.

### *Favoriser la circulation des véhicules les moins polluants*

Par la mise en place progressive de réglementations interdisant la circulation des véhicules ne répondant pas aux normes Euro 3 puis Euro 4.

La mise en œuvre impose aux communes.

## 3.3.7 Défi 8 – pas de texte

## 3.3.8 Défi 9 – Faire des Franciliens des acteurs responsables de leurs déplacements

### *Développer les plans de déplacements d'entreprises (PDE) et d'administration (PDA)*

- En Île-de-France, le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) rend obligatoire l'élaboration de PDE ou PDA pour les organismes dont le nombre d'utilisateurs de la voiture est supérieure à 700 (150 établissements étaient identifiés en 2008).
- Les zones d'activités de plus de 200 salariés, les entreprises ou les administrations sont invitées, notamment en interentreprises ou inter-administrations, à en élaborer.

### *Développer les plans de déplacements scolaires*

Par la sensibilisation des enfants et des parents à l'utilisation des modes alternatifs et aux risques liés à l'usage des deux-roues motorisés.

*Donner une information complète, multimodale, accessible à tous et développer le conseil en mobilité*

- En améliorant par de nouvelles fonctionnalités le site d'information par Internet,
- En créant des « kits voyageurs » pour des publics ciblés,
- Par l'intégration des modes de transports autres que collectifs dans l'information.

La mise en œuvre incombe essentiellement au STIF.

## 4. IMPACT DU PDUIF SUR LA MOBILITE ET SUR L'ENVIRONNEMENT

### ***Sur la mobilité et le système de déplacement***

Une comparaison est faite entre deux scénarios sur l'évolution du nombre de déplacements : le statut quo et démarche volontariste d'application des actions inscrites au PDUIF.

Scénario	Transports collectifs	Voiture & deux motorisés	Modes actifs	total
Statu quo	+6%	+8%	+4%	+7%
PDUIF	+20%	-2%	+10%	+7%

Les actions inscrites dans les différents défis devraient permettre d'apporter des réponses pour :

- faire face à la croissance des déplacements dans un contexte de saturation des réseaux, en offrant des capacités nouvelles et en restaurant celles existantes,
- garantir la mobilité pour tous en rendant progressivement accessible la chaîne de déplacement et en améliorant les conditions de déplacement des PMR,
- assurer l'équité territoriale dans l'accès à la mobilité par la mise en œuvre des mesures sur l'ensemble de la région (les pôles d'échanges, la hiérarchisation des réseaux de bus et des niveaux de service pour les lignes Express et Mobilien, le cadencement des lignes ferroviaires, la création de lignes T Zen),
- améliorer l'accès aux emplois et aux pôles économiques :

Part des emplois situés à distance de marche des réseaux de TC structurants :

	2006	2020
Paris	99%	100%
Petite couronne	63%	80%
Grande couronne	27%	36%

- faire face à la croissance des flux de marchandises en développant les modes fluvial et ferroviaire, en simplifiant les réglementations et en garantissant une meilleure prise en compte des besoins pour l'activité logistique.

### ***Sur l'environnement et la qualité de la vie***

Comme dans le chapitre précédent, les actions prévues devraient permettre d'atteindre les objectifs environnementaux afin de :

- respecter les engagements de réduction des émissions de gaz à effet de serre,
- d'atteindre les objectifs de qualité de l'air,

- d'améliorer la sécurité routière,
- de rendre la ville plus agréable pour se déplacer.

Le PDUIF aura aussi des incidences positives en termes d'aménagement du territoire, de biodiversité, de gestion des déchets, des risques, et des ressources en eau.

Le PDUIF comporte aussi deux actions spécifiques d'amélioration de l'environnement :

- le développement de nouveaux véhicules (véhicules électriques, nouveaux modèles de bus)
- et la réduction des nuisances sonores.

## 5. COUTS ET FINANCEMENTS

### ***Les actions concernant les transports collectifs***

Les **dépenses d'investissement** sont estimées à près de 26 Mds d'euros pour les infrastructures et de 12 Mds d'euros pour le matériel roulant. Les financeurs sont, suivant les cas, la Région, le STIF, les départements, les EPCI, les communes, l'Etat et d'autres acteurs comme les entreprises de transport.

Les mesures concernant la mise en *accessibilité et l'information* sont intégrés dans les actions pour les pôles et le matériel roulant, mais les dépenses estimées pour les schémas de secteur du réseau Transilien et les mesures de modernisation de l'exploitation des lignes de métro et de RER n'ont pas pu être estimées.

Les *principaux mécanismes de financement* de l'investissement sont :

- les CPER 2007 – 2013 et 2014 – 2020 (3 Mds €),
- les contrats particuliers Région/départements 2007 – 2013 (1 Mds €)
- et le plan de mobilisation 2007 – 2020 (18,95 Mds €).
- À cela il faut ajouter 400 M € dans le cadre du plan Espoir banlieues.

Le mécanisme de financement proposé repose sur :

- décroisement de la Région et du STIF,
- un engagement des acteurs à financer le projet au moment où la décision est prise de le réaliser
- et une participation systématique du maître d'ouvrage.

Le financement du matériel roulant est assuré par le STIF sous forme de subvention aux opérateurs ou par la prise en charge de l'amortissement qu'ils supportent. Ces dépenses en 2020 sont estimées à 10,5 Mds € constants, soit une croissance de 25 % liée à la croissance de l'offre.

Pour couvrir les charges supplémentaires il faudra faire appel aux trois catégories de contributeurs, à titre d'exemple :

- 1% de recettes supplémentaires provenant du versement transport soit 30 M €
- 1% de recettes supplémentaires provenant de la clientèle soit 33 M €
- 1% de dépenses d'exploitation en moins soit 55 M €

### ***Les actions autres***

Le coût des mesures est plus difficile à identifier, le financement du partage multimodal de la voirie relève de la compétence de ses gestionnaires.

En ce qui concerne le transport de marchandises, le financement des infrastructures ferroviaires, portuaires et fluviales sont inscrites dans le CPER 2007 – 2013 à hauteur de 850 M € pour un total d'actions identifiées à hauteur d'au moins 5 Mds €

## **6. MISE EN ŒUVRE DU PDUIF : LE PACTE POUR LA MOBILITE**

La réussite du PDUIF ne sera possible que par la mobilisation de l'ensemble des acteurs. Celle-ci se fera dans le cadre d'un PACTE pour la mobilité se traduisant notamment par la tenue d'assises de la mobilité.

Le pilotage de la mise en œuvre se déclinera à l'échelle locale à travers les PLD.

Deux instances existeront au niveau régional :

- un comité de pilotage politique (Région, départements, le représentant des EPCI au conseil du STIF, l'AMIF et l'Etat),
- un comité de pilotage technique (Région, IAU, départements, les EPCI, l'Etat, la RATP, la SNCF, RFF, Ports de Paris, Voies navigables de France et les CCI).

### ***SUIVI ET ÉVALUATION DU PDUIF : UNE MAITRISE DE L'AVANCEMENT DE LA MISE EN ŒUVRE***

Avant même d'attendre le délai de cinq ans pour l'évaluation, le STIF s'assurera annuellement de l'avancement des réalisations concrètes, du respect des orientations et des délais de mise en œuvre. Il dressera un bilan qui sera présenté au comité de pilotage politique et aux assises de la mobilité.

Les informations au moyen d'indicateurs seront fournies en continu par l'observatoire de la mobilité en Île-de-France (OMNIL).

## **7. CONCLUSION**

Le 13 mai 2009, le CESER avait apporté sa contribution à la révision du PDUIF.

Les actions proposées aujourd'hui recourent en grande partie celles qu'il avait adoptées et appellent globalement une appréciation positive de sa part.

Le CESER souhaite cependant faire quelques remarques, voire compléter ces propositions afin de mieux valoriser ou de rendre plus opérationnel les documents qui seront prochainement soumis à l'appréciation du Conseil régional.

Pour ce faire, il a voté l'avis ci-joint préparé, au nom de sa commission des transports, par Monsieur Daniel Rabardel.