



# Le Plan de déplacements urbains d'Île-de-France



# Le PDUIF doit assurer un équilibre durable



Le Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF) vise un équilibre durable entre les besoins de mobilité, la protection de l'environnement et de la santé, la préservation de la qualité de vie, tout en tenant compte des contraintes financières.

Il fixe le cadre de la **politique de mobilité** pour l'ensemble de la région Île-de-France.

Il définit, à l'**horizon 2020**, les objectifs et les actions à mettre en œuvre pour les déplacements tant des personnes que des biens.

Le STIF a élaboré le PDUIF dans le cadre d'une **large concertation** qui a associé l'ensemble des acteurs de la mobilité francilienne.

**Le PDUIF a été approuvé le 19 juin 2014** par le **Conseil régional d'Île-de-France** après enquête publique et avis de l'État.

Outre la mise en œuvre des actions concernant les transports collectifs, le STIF est en charge de l'animation et de l'évaluation du PDUIF.

La **mise en œuvre des actions du PDUIF** repose sur **de nombreux acteurs** et particulièrement les départements, les intercommunalités et les communes.

Afin de garantir cette mise en œuvre, **le STIF et la Région Île-de-France** accompagnent **financièrement et techniquement** les collectivités territoriales sur l'ensemble des thématiques du PDUIF.



# Les enjeux du PDUIF : évolution récente de la mobilité

**41 millions**  
de déplacements  
quotidiens

## Le vélo est le mode qui connaît la plus forte croissance.

Cette hausse est surtout sensible dans le cœur de l'Île-de-France.

## Les déplacements en transports collectifs progressent très fortement.

Cette progression concerne l'ensemble des territoires franciliens et tous les modes de transport (train, métro, bus, tramway).

## Les distances parcourues en voiture sont restées stables.

Toutefois, cette stabilité cache une grande disparité selon les territoires : une forte diminution dans Paris et le cœur de métropole à l'intérieur de l'autoroute A86 et une augmentation qui perdure dans le reste de l'Île-de-France.

## La marche est le premier mode de déplacement des Franciliens.

Près de 39 % des déplacements sont réalisés à pied. La marche, mode de la proximité, est principalement utilisée pour accéder à un lieu d'études ou faire des achats. Elle est aussi le complément principal des déplacements en transports collectifs.

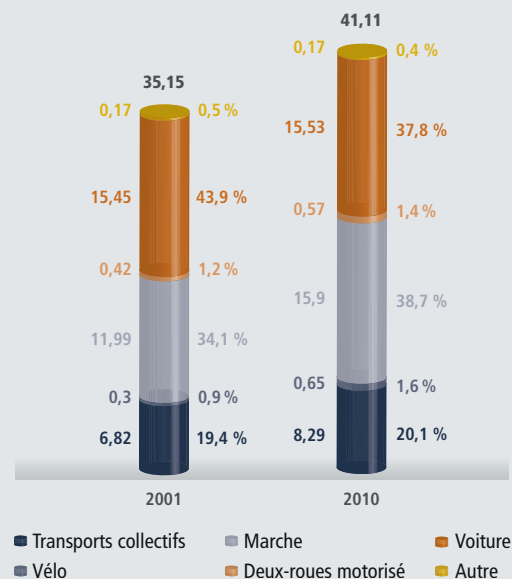
## Les déplacements sont majoritairement courts.

45 % des déplacements des Franciliens font moins de 1 kilomètre.

Les déplacements domicile-travail sont les plus longs (10,3 kilomètres contre 4,4 kilomètres en moyenne).

Hors de Paris, les déplacements s'organisent de plus en plus au sein de bassins de vie qui se sont constitués autour des bassins d'emploi.

**Déplacements quotidiens des Franciliens selon le mode (en millions)**



Sources : EGT 2010, STIF, OMNIL, DRIEA.

Entre 2001 et 2010 :

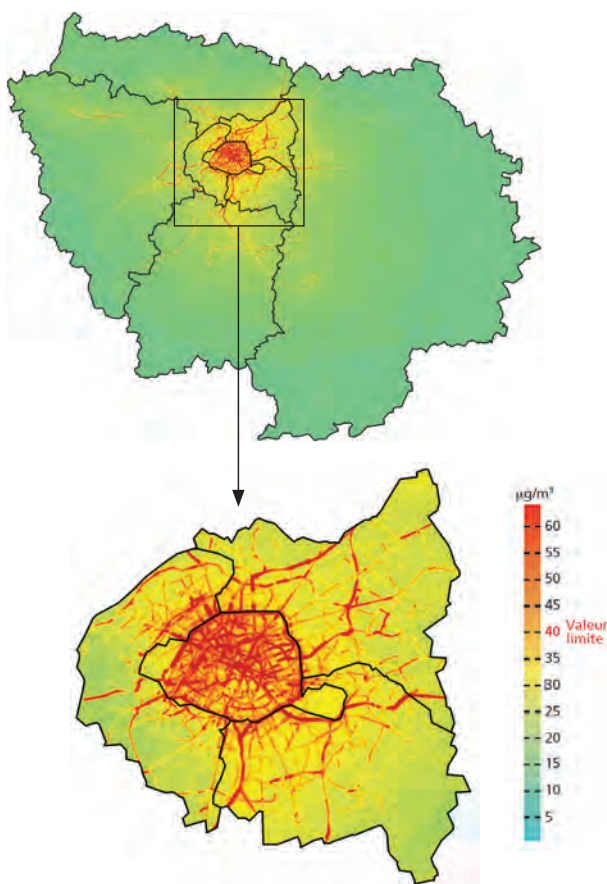
- + 115 %** de déplacements en **vélo**
- + 34 %** de déplacements en **deux-roues motorisé**
- + 33 %** de déplacements **à pied**
- + 21 %** de déplacements en **transports collectifs**
- + 0,6 %** de déplacements en **voiture**





## Les enjeux du PDUIF : l'environnement et la santé

### Moyennes annuelles de dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) en Île-de-France sur l'année 2010



Source : Airparif.

### Qualité de l'air et émissions de gaz à effet de serre

Les transports routiers contribuent fortement aux émissions d'oxydes d'azote, de particules et de benzène en Île-de-France ; ils influencent également le niveau d'ozone. Le trafic routier est aussi responsable de près du tiers des émissions directes de gaz à effet de serre.

### Nuisances sonores dues au trafic routier

Dans la partie la plus dense de l'Île-de-France, de nombreux habitants résident dans des bâtiments exposés en façade à des niveaux de bruit routier qui dépassent les valeurs réglementaires :

- plus de 1,6 million en moyenne journalière ;
- plus de 800 000 sur la période nocturne.

### Sécurité routière

Si le nombre d'accidents a eu tendance à stagner entre 2001 et 2010, le nombre de tués a baissé de plus de moitié sur la même période.

Cependant, cette baisse a surtout concerné les automobilistes et trop peu encore les usagers les plus vulnérables que sont les piétons, les cyclistes et les utilisateurs des deux-roues motorisés. Le nombre de victimes a connu une nouvelle hausse en 2014.



# Le PDUIF fixe les objectifs et le cadre des politiques de déplacement

Le PDUIF est constitué de trois documents



Le **document principal** qui précise les enjeux, les objectifs et le plan d'actions à mettre en œuvre sur la période 2010-2020.



Un **rapport environnemental** qui analyse l'incidence sur l'environnement des actions inscrites au PDUIF.



Une **annexe accessibilité** qui détaille les actions à mener pour faciliter les déplacements des personnes à mobilité réduite.

► Le PDUIF est téléchargeable sur

**pduif.fr**

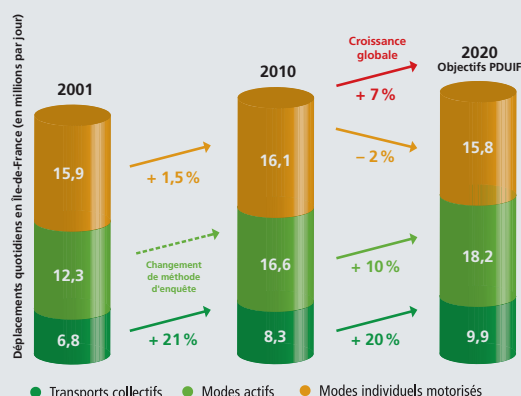
## Des objectifs ambitieux d'évolution de la mobilité

Les objectifs du PDUIF visent à atteindre une diminution de 20 % des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2020.

Dans un contexte d'augmentation des déplacements des Franciliens de 7 % en lien avec le développement urbain de la région Île-de-France, c'est une baisse de 2 % des déplacements individuels motorisés qu'il faut atteindre et un report modal vers les transports collectifs et les modes actifs.

Cette diminution couplée aux progrès technologiques des véhicules permettra aussi des réductions significatives des émissions d'oxydes d'azote et de particules dues aux transports.

## Les objectifs du PDUIF à l'horizon 2020



Pour atteindre ces objectifs

**9** défis

déclinés en **34** actions

dont **4** mesures **prescriptives**



DÉFI

1

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

La manière dont la ville est organisée et structurée est un déterminant majeur des besoins et des pratiques de déplacements.

Agir sur les formes urbaines et sur l'aménagement est la condition préalable pour une mobilité durable.

- **Intensifier la ville** autour des axes de transports collectifs structurants
- **Concevoir des quartiers adaptés à l'usage des modes alternatifs** à la voiture (îlots de taille adaptée à la marche, mixité des fonctions urbaines, densités suffisantes)
- Penser le lien entre les nouveaux quartiers et la ville existante afin de **renforcer les continuités urbaines**
- Traduire ces recommandations dans les documents d'urbanisme et particulièrement les **Plans locaux d'urbanisme (PLU)**

PMV

### Favoriser un meilleur partage multimodal de la voirie (PMV)

Le partage de la voirie est une approche globale et transversale garantissant la cohérence des actions du PDUIF liées à la voirie.

Cette vision d'ensemble permet d'établir une hiérarchisation de la voirie et des priorités entre les différents usages de l'espace public selon les caractéristiques circulatoires et urbaines des différentes voies et les particularités de chaque territoire.

- **Apaiser la circulation** dans les zones urbaines en réduisant les vitesses
- Garantir les **conditions de circulation** des lignes de transports collectifs





DÉFI

2

## Rendre les transports collectifs plus attractifs

Les transports collectifs constituent une alternative essentielle à la voiture et aux deux-roues motorisés.

Afin de les rendre plus attractifs, il s'agit de développer une offre de transports collectifs fiable, régulière et adaptée à la demande, renforcer la qualité de service offerte aux voyageurs, faciliter l'usage des transports collectifs pour tous et améliorer l'intermodalité.

- **+ 25 % d'offre** en transports collectifs :
  - renforcement et fiabilisation des liaisons radiales train et rer
  - prolongement de lignes de métro
  - mise en service du premier tronçon du Grand Paris Express
  - création de lignes de tramway, de T Zen, de sites propres pour les lignes de bus
  - amélioration de l'offre bus : plus lisible, renforcée et mieux adaptée à la demande
- **Des transports plus confortables et plus fiables** : renouvellement et rénovation du matériel roulant, amélioration des conditions d'exploitation...
- **Garantir un niveau satisfaisant de qualité de service pour tous les pôles d'échanges**
- **Équiper en supports d'information** pour les voyageurs tant les véhicules que les gares, stations et points d'arrêt



Assurer la priorité aux carrefours des lignes de tramway, T Zen et bus Mobilien



### DÉFIS 3<sup>et</sup>4

## Redonner à la marche de l'importance dans la chaîne de déplacements et donner un nouveau souffle à la pratique du vélo

Les modes actifs, que sont la marche et le vélo, doivent être confortés comme de véritables modes de déplacements du quotidien.

Le PDUIF vise à privilégier un aménagement urbain plus favorable aux modes actifs, rendre plus sûrs et plus agréables les déplacements à pied et à vélo et faciliter la pratique de la marche et du vélo.

- Aménager au moins **un quartier en zone de circulation apaisée** (zone 30, zone de rencontre, aire piétonne) dans chaque ville de plus de 10 000 habitants
- Aménager des **zones de circulation apaisée** aux abords de tous les équipements scolaires
- **Résorber les 100 principales coupures urbaines recensées** sur les itinéraires piétons et vélos
- **Créer 20 000 places** supplémentaires de stationnement vélos aux abords des pôles d'échanges
- Achever les **aménagements cyclables** sur les **4 400 km** d'itinéraires du réseau structurant régional et le compléter par des itinéraires locaux



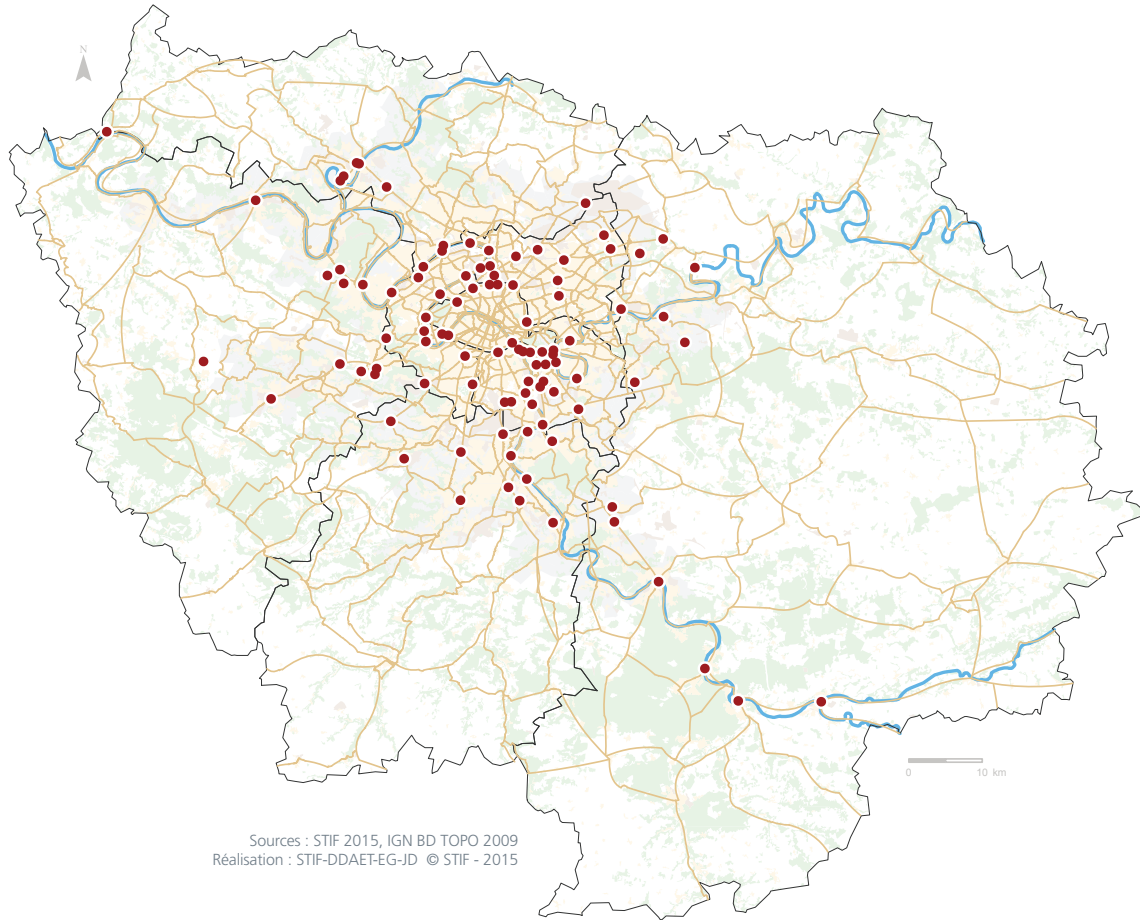
Attribuer des espaces pour le stationnement vélos sur l'espace public

Intégrer dans les PLU des normes minimales de stationnement vélos dans les espaces privés

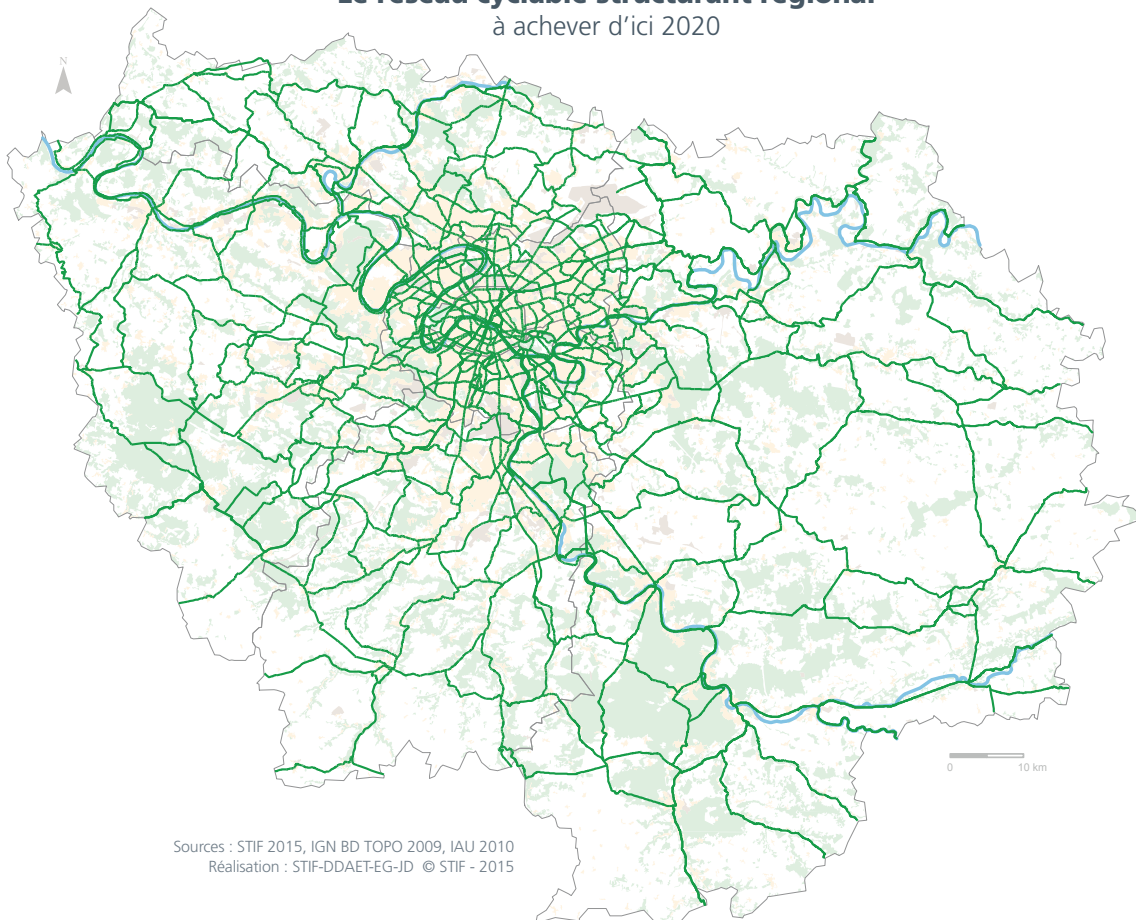




## Principales coupures à résorber sur les itinéraires piétons et vélos en Île-de-France



## Le réseau cyclable structurant régional à achever d'ici 2020



DÉFI

5

### Agir sur les conditions d'usage des modes individuels motorisés

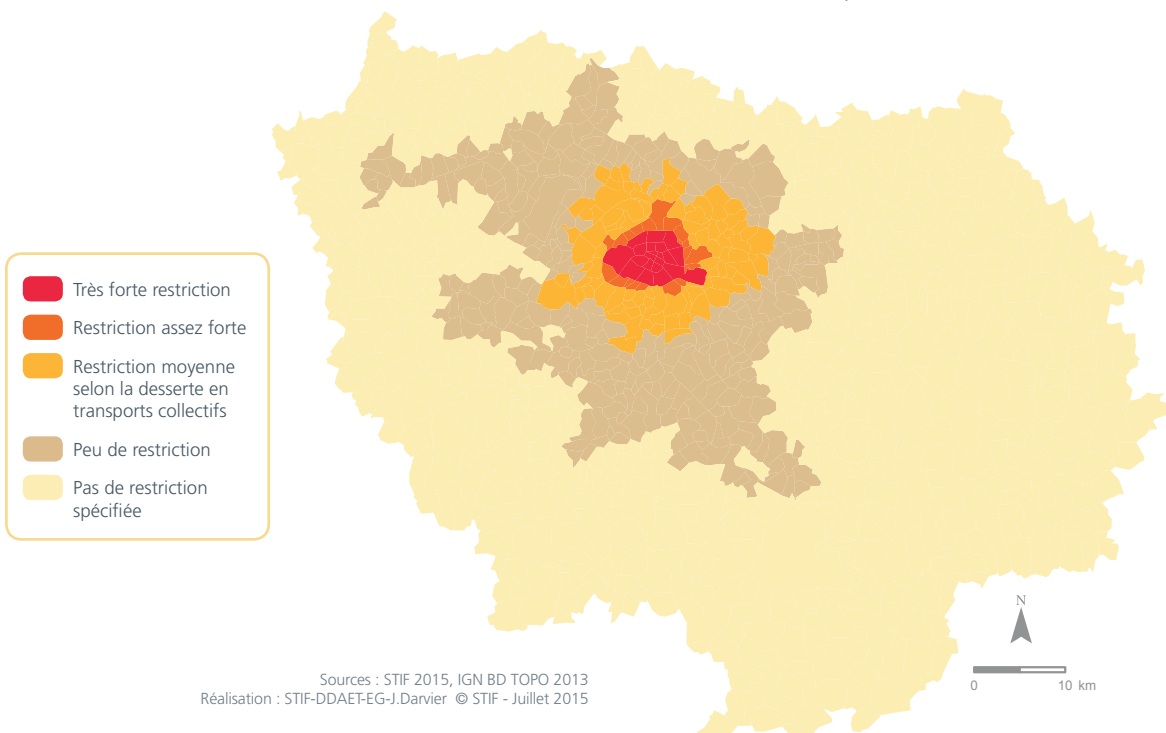
Réduire l'usage des modes individuels motorisés (voitures et deux-roues motorisés) passe d'abord par une politique active pour développer et encourager l'usage des modes alternatifs (transports collectifs, marche, vélo). Pour renforcer l'effet de toutes ces mesures, il est aussi nécessaire d'agir sur les leviers disponibles pour limiter l'usage de la voiture là où des alternatives sont possibles.

- **Limiter les nuisances et améliorer la sécurité routière**
- **Développer les usages partagés de la voiture** (autopartage, covoiturage) là où elle reste incontournable et mieux utiliser les capacités routières existantes
- **Réglementer le stationnement** sur voirie et en parking public pour réguler l'usage de la voiture
- **Encadrer le stationnement des deux-roues motorisés** pour libérer de l'espace public



**Appliquer des normes de stationnement voiture dans les espaces privés pour maîtriser l'offre de stationnement et limiter l'usage individuel de la voiture**

**Offre de stationnement dans les nouveaux bâtiments de bureaux :**  
des restrictions territorialisées en fonction de la densité urbaine et de la desserte en transports collectifs



DÉFI

6

## Rendre accessible l'ensemble de la chaîne de déplacements

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

Le PDUIF recommande d'adopter une démarche pragmatique face à l'ampleur des travaux à réaliser et ainsi de prioriser les travaux de mise en accessibilité de la voirie.

- **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
- **Réaliser les aménagements simples qui lèvent 80 % des situations bloquantes :**
  - abaissement des trottoirs
  - installation de bandes de vigilance
  - désencombrement des trottoirs
  - etc.
- **Mettre en accessibilité 100 % des arrêts de bus** des lignes inscrites au Schéma Directeur d'Accessibilité des transports – Agenda d'accessibilité programmée (SDA-ADAP)
- **Rendre les gares** inscrites au SDA-ADAP **accessibles à tous**



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

En matière de transport de marchandises, la part du transport par la route restera 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 sur la route.

Les actions inscrites au PDUIF portent sur l'armature logistique régionale (infrastructures de transport, sites logistiques), sur les réglementations de circulation et de stationnement, sur l'innovation technique et sur la concertation entre les acteurs.

- **Prendre en compte les besoins logistiques** dans l'organisation globale de la ville (réserver des espaces logistiques dans les opérations d'aménagement et dans les documents d'urbanisme)
- Préserver une soixantaine de **sites logistiques ferroviaires** et 70 **sites logistiques fluviaux**
- **Optimiser les conditions de livraison** en réglementant la circulation et le stationnement des véhicules de livraison, en dimensionnant correctement les places de livraison et en contrôlant leur utilisation
- Favoriser l'évacuation de déblais de chantiers par **voie d'eau**



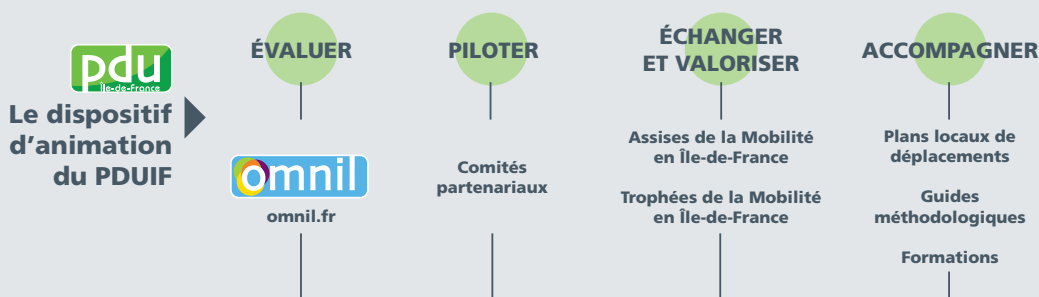
DÉFI

8

## Construire un système de gouvernance qui responsabilise les acteurs dans la mise en œuvre du PDUIF

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. Le système de gouvernance proposé permet de concrétiser l'ambition du PDUIF. C'est pourquoi le STIF a initié en 2013 la mise en œuvre de différents outils de pilotage et d'animation de ces réseaux d'acteurs.

- **Généraliser les Plans locaux de déplacements (PLD)** : élaborés à l'initiative des EPCI ou des syndicats mixtes, ils constituent l'outil privilégié pour développer une politique globale de mobilité sur leur territoire à une échéance de 5 ans. Les PLD doivent définir des plans d'actions, principalement sur les thématiques dont la responsabilité de mise en œuvre est du ressort des EPCI et des communes.
- **Évaluer le PDUIF avec l'Omnil**. Créé par le STIF, l'Observatoire de la mobilité en Île-de-France fédère les acteurs fournisseurs de données et d'expertises sur la mobilité en Île-de-France. Les travaux de l'Omnil permettent de s'assurer, année par année, de l'avancement des réalisations concrètes, du respect des orientations fixées par le PDUIF et des délais de mise en œuvre.
- **Partager les expériences réalisées** par l'ensemble des acteurs lors des **Assises de la Mobilité**. Ce rendez-vous annuel permet aussi de faire le point sur l'avancement du PDUIF.
- **Valoriser des actions exemplaires** réalisées par les collectivités territoriales, les entreprises ou les associations franciliennes lors de la remise des **Trophées de la Mobilité**.
- **Accompagner les collectivités locales** dans leurs projets en mettant à leur disposition des guides pratiques.
- **Favoriser la mobilisation de tous les acteurs** pour une mise en œuvre du PDUIF efficace et cohérente grâce aux ressources en ligne sur le site internet : actualités, outils, bonnes pratiques...



Le site du PDUIF : [pduif.fr](http://pduif.fr)

## 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 déplacements ont un impact majeur sur la mobilité, ce sont les individus qui décident quand, où et comment ils se déplacent.

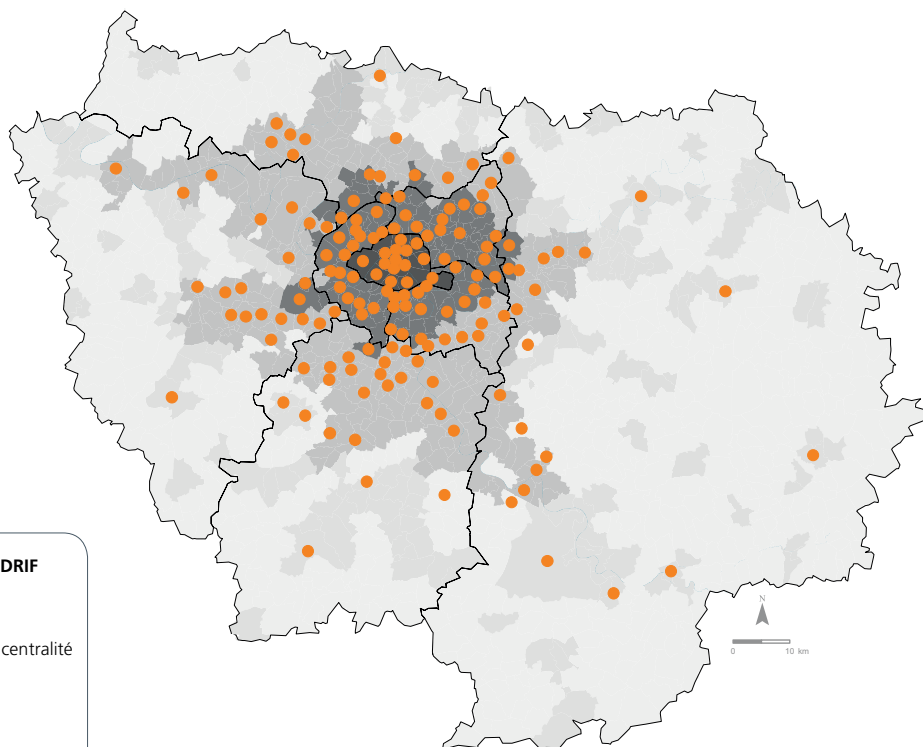
Il est nécessaire que chacun prenne conscience des conséquences de ses choix de déplacements sur l'environnement et sur le système de transport.

Il s'agit de mettre à disposition une information adaptée sur l'ensemble des modes de transport et d'accompagner les Franciliens dans leurs choix en matière de mobilité.

- Réaliser des plans de déplacements entreprises ou administrations pour toucher au moins 30 % des salariés
- Limiter à 10% la part des élèves qui se rendent à leur établissement scolaire en voiture ou en deux-roues motorisé à l'intérieur de l'agglomération parisienne
- Achever le système d'information multimodale et temps réel, couvrant l'ensemble des modes de déplacement

### Obligation de réaliser un plan de déplacements selon le Plan de protection de l'atmosphère (PPA) 2013 :

communes accueillant au moins un siège social des entreprises concernées



#### Découpage morphologique du SDRIF

- Bourgs, villages et hameaux
- Agglomération des pôles de centralité
- Agglomération centrale
- Cœur de métropole
- Paris

Sources : STIF 2015, IGN BD TOPO 2014, données DRIEE, SIRENE 2008  
Réalisation : STIF-DDAET-EG-J.Darvier © STIF - 2015



## ENV

# L'impact du PDUIF sur l'environnement (ENV) et la qualité de l'air

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 doivent aussi être mises en œuvre pour renforcer ces effets.

- Déployer **40 000 points de recharge électrique des véhicules en accès public**, dont 16 000 sur voirie et 24 000 hors voirie
- Atteindre **25 % de véhicules propres en 2020 dans les flottes d'administration et d'entreprise**
- **Résorber les principales nuisances** sonores liées à la circulation routière
- **À l'horizon 2025, renouveler les bus et cars** par des véhicules électriques ou fonctionnant au GNV avec utilisation de biogaz



# 34 actions à mettre en œuvre

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

Action 1.1 Agir à l'échelle locale pour une ville plus favorable à l'usage des modes alternatifs à la voiture

## DÉFI 2 : Rendre les transports collectifs plus attractifs

- Action 2.1 Un réseau ferroviaire renforcé et plus performant  
Action 2.2 Un métro modernisé et étendu  
Action 2.3 Tramway et T Zen : une offre de transport structurante  
Action 2.4 Un réseau de bus plus attractif  
Action 2.5 Aménager des pôles d'échanges multimodaux de qualité  
Action 2.6 Améliorer l'information voyageurs dans les transports collectifs  
Action 2.7 Faciliter l'achat des titres de transport  
Action 2.8 Faire profiter les usagers occasionnels du passe sans contact Navigo  
Action 2.9 Améliorer les conditions de circulation des taxis et faciliter leur usage

## DÉFIS 3 et 4 : Redonner à la marche de l'importance dans la chaîne de déplacements et donner un nouveau souffle à la pratique du vélo

- Action 3/4.1 Pacifier la voirie pour redonner la priorité aux modes actifs  
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 4.3 Favoriser et promouvoir la pratique du vélo auprès de tous les publics

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

- Action 5.1 Atteindre un objectif ambitieux de sécurité routière  
Action 5.2 Mettre en œuvre des politiques de stationnement public au service d'une mobilité durable  
Action 5.3 Encadrer le développement du stationnement privé  
Action 5.4 Optimiser l'exploitation routière pour limiter la congestion  
Action 5.5 Encourager et développer la pratique du covoiturage  
Action 5.6 Encourager l'autopartage

## DÉFI 6 : Rendre accessible l'ensemble de la chaîne de déplacements

- Action 6.1 Rendre la voirie accessible  
Action 6.2 Rendre les transports collectifs accessibles

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

- Action 7.1 Préserver et développer des sites à vocation logistique  
Action 7.2 Favoriser l'usage de la voie d'eau  
Action 7.3 Améliorer l'offre de transport ferroviaire  
Action 7.4 Contribuer à une meilleure efficacité du transport routier de marchandises et optimiser les conditions de livraison  
Action 7.5 Améliorer les performances environnementales du transport de marchandises

## DÉFI 8 : Construire un système de gouvernance qui responsabilise les acteurs dans la mise en œuvre du PDUIF

## DÉFI 9 : Faire des Franciliens des acteurs responsables de leurs déplacements

- Action 9.1 Développer les plans de déplacements d'entreprises et d'administrations  
Action 9.2 Développer les plans de déplacements d'établissements scolaires  
Action 9.3 Donner une information complète, multimodale, accessible à tous et développer le conseil en mobilité

## Actions à caractère environnemental

- ENV1 Accompagner le développement de nouveaux véhicules  
ENV2 Réduire les nuisances sonores liées aux transports

► Ce document a été écrit par le STIF dans le cadre de l'animation de la mise en œuvre du PDUIF.