



Le Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France

Communauté d'agglomération Melun Val de Seine
Mardi 28 mars 2017



Le PDUIF : enjeu, objectifs et principes généraux





fait **3,87**
déplacements
par personne et
par jour











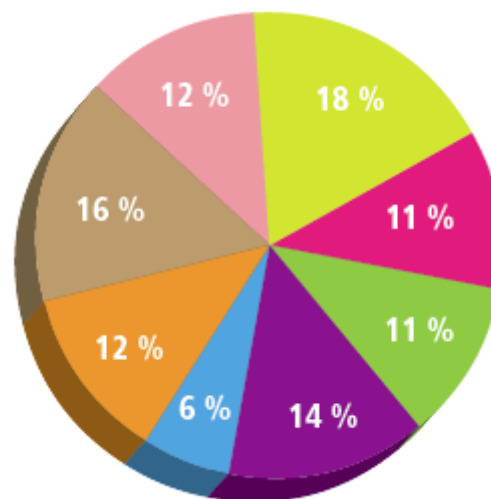
passé **1h32** à
se déplacer



parcourt **17**
kilomètres

se déplace pour des motifs variés

-  Domicile<-->Travail
-  Secondaires liés au travail
-  Domicile<-->Études
-  Domicile<-->Achats
-  Domicile<-->Affaires personnelles, autres
-  Domicile<-->Accompagnement
-  Domicile<-->Loisirs/Visites
-  Secondaires non liés au travail



+ 1 465 000 déplacements

+ 87 000 déplacements



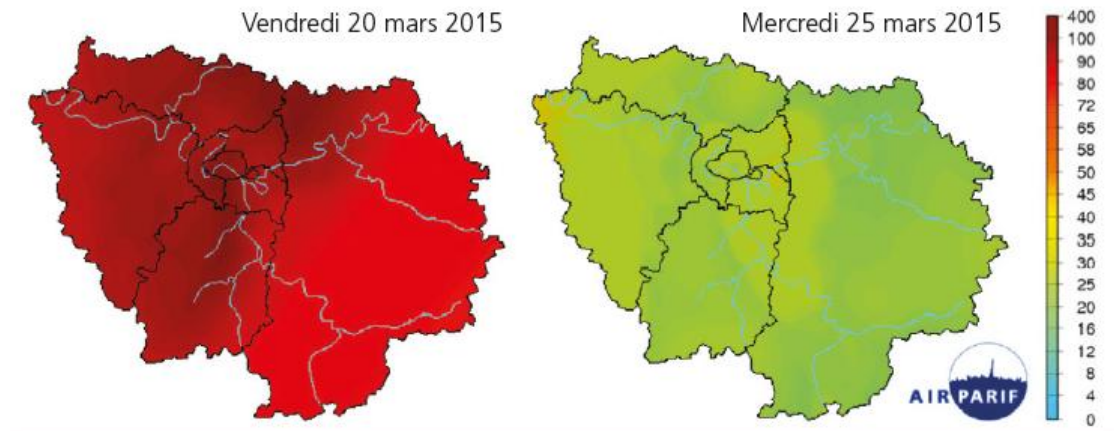
Atteindre les objectifs
de qualité de l'air

Part des transports dans les émissions de certains polluants réglementés en Île-de-France en 2012

	Oxydes d'azote	Particules PM10	Particules PM2,5
Trafic routier	56 %	28 %	35 %
Trafic ferroviaire et fluvial	1 %	4 %	3 %

Source : inventaire des émissions 2012, Airparif.

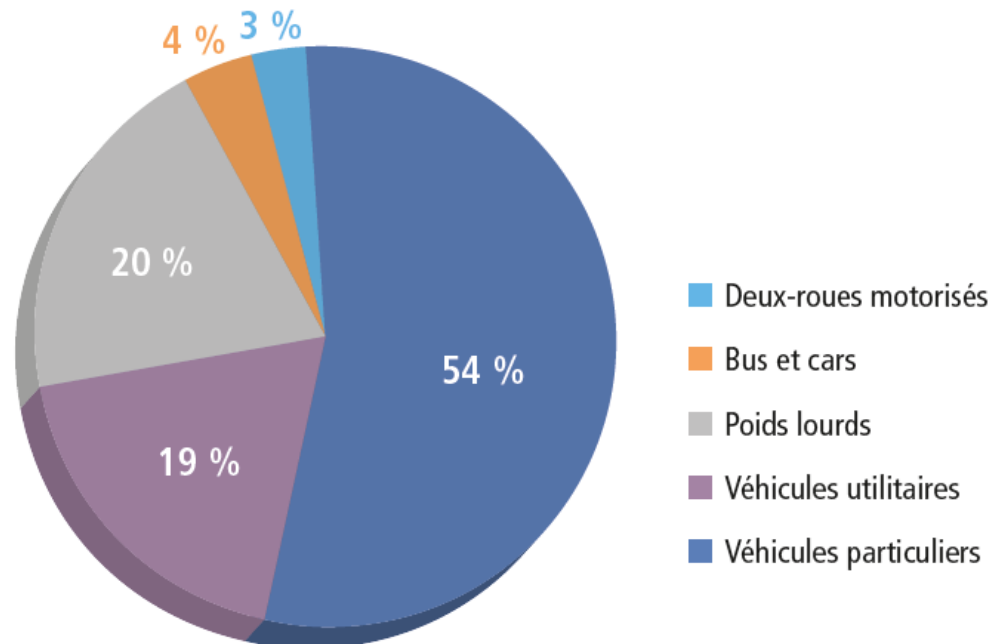
Niveaux de particules PM10 sur la région, moyenne journalière en $\mu\text{g par m}^3$



**Le trafic routier est responsable de
32 % des émissions directes de gaz
à effet de serre (2012)**

**Réduire de 20 % les
émissions de gaz à effet
de serre liées aux
déplacements en Île-de-
France**

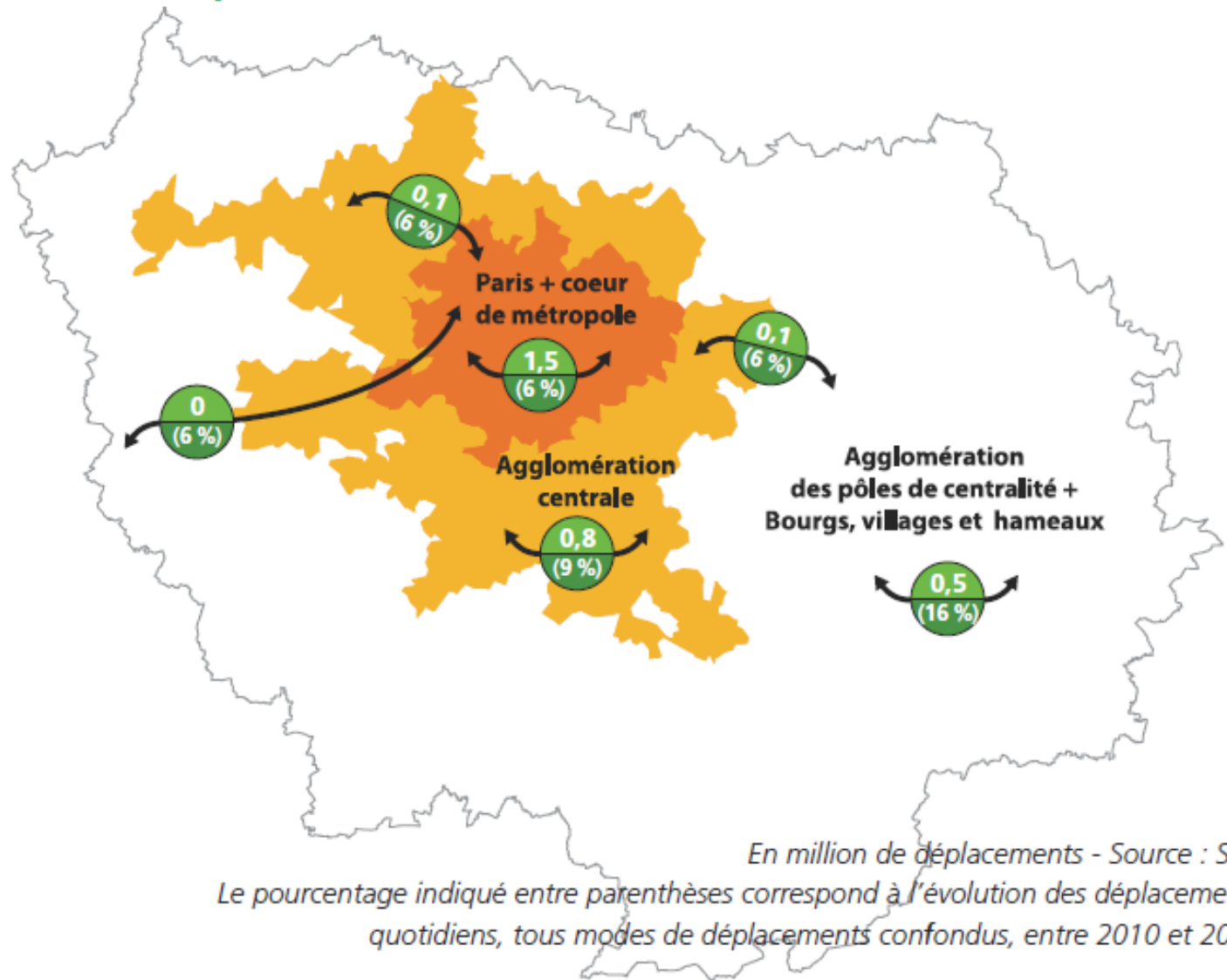
Répartition des émissions de gaz à effet de serre
du trafic routier en Île-de-France en 2012



2010:
41 millions de déplacements par jour

2010-2020:
+ 7% de déplacements liés à la croissance des habitants et des emplois

Essentiellement dans le cœur de métropole et l'agglomération centrale



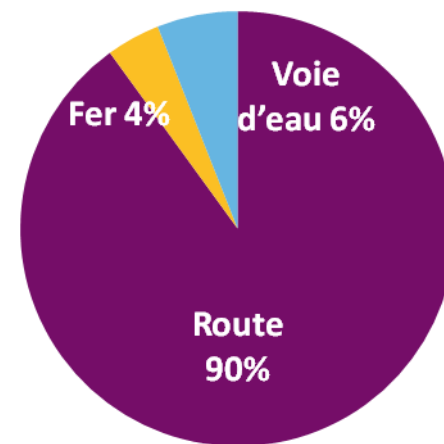
Aujourd'hui, 380 millions de tonnes transportées par an

- 80 % ont leur origine ou leur destination en Ile-de-France
- 20 % sont en transit

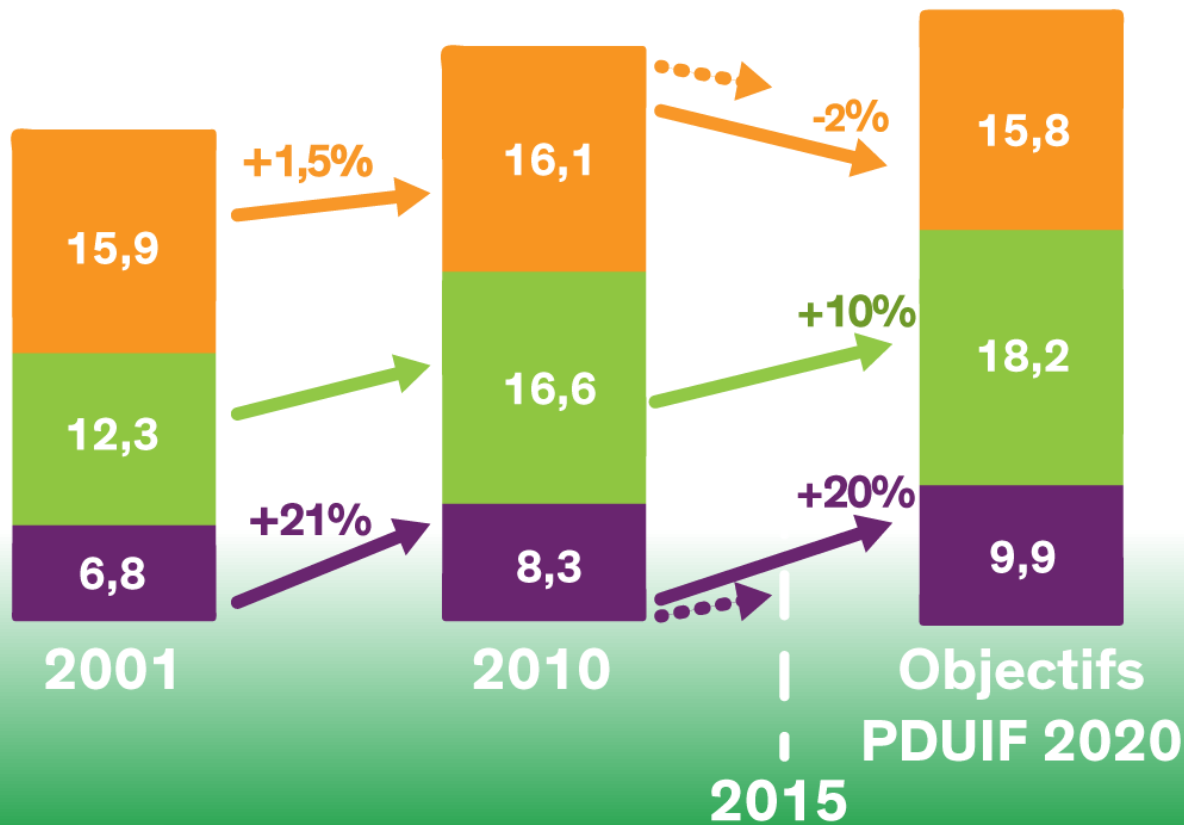
Un transport majoritairement par la route avec un fort impact environnemental

Demain, une croissance attendue des distances parcourues par poids lourds ou VUL d'environ 0,5 % par an

Les modes de transport des marchandises



Évolution des déplacements quotidiens en Ile-de-France



- 1 Construire une ville plus favorable aux déplacements à pied, à vélo et en transports collectifs
- 2 Rendre les transports collectifs plus attractifs
- 3 Redonner à la marche de l'importance dans la chaîne de déplacement
- 4 Donner un nouveau souffle à la pratique du vélo
- 5 Agir sur les conditions d'usage des modes individuels motorisés
- 6 Rendre accessible l'ensemble de la chaîne de déplacement
- 7 Rationnaliser l'organisation des flux de marchandises et favoriser l'usage de la voie d'eau et du train
- 8 Construire un système de gouvernance qui responsabilise les acteurs dans la mise en œuvre du PDUIF
- 9 Faire des Franciliens des acteurs responsables de leurs déplacements

La voirie,
support de
l'ensemble
des modes de
déplacements

→ Mettre en
place un
véritable
partage
multimodal de
la voirie

Les actions s'inspirent de bonnes pratiques

- Le PDUIF donne un cadre et identifie les moyens pour les généraliser

Pour chaque action :

- Une description précise de ce qu'il faut faire
- Un responsable
- Des éléments de coûts
- Des délais de mise en œuvre

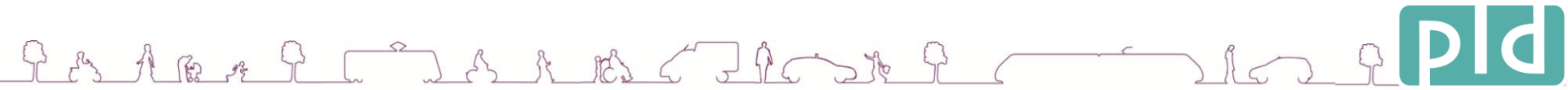
Les actions sont pour la plupart des recommandations

- **Leur mise en œuvre repose sur la mobilisation des acteurs concernés**
- Quatre actions sont des **prescriptions** et s'imposent aux PLU et aux décisions de police des maires.
- Elles sont clairement identifiées dans le document :



Le PDUIF fixe pour l'ensemble du territoire régional les principales orientations pour l'organisation des transports de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement.

- Le Code des transports (articles L. 1214-30 à 1214-34) prévoit la **possibilité d'élaborer des Plans locaux de déplacements (PLD) qui détaillent et précisent le contenu du PDUIF à l'échelle locale.**
- Élaborés à l'initiative d'un EPCI ou d'un syndicat mixte
- Région, Départements, services de l'Etat et STIF associés à leur élaboration





Un volet socle de 12 actions

Objectif : proposer un plan d'action à 5 ans

- **Concret**
- **Adapté au territoire**
- **Avec des financements identifiés**
- **Centré prioritairement sur des actions relevant de la compétence de l'EPCI et des communes**

Importance de la hiérarchisation de la voirie : étape préalable et partagée

Un réseau de bus attractif

Aménager des pôles d'échanges de qualité

Pacifier la voirie

Résorber les principales coupures urbaines

Aménager la rue pour le piéton

Rendre la voirie cyclable

Favoriser le stationnement des vélos

Atteindre un objectif de sécurité routière ambitieux

Mettre en œuvre, au niveau local, une politique de stationnement au service d'une mobilité durable

Rendre la voirie accessible

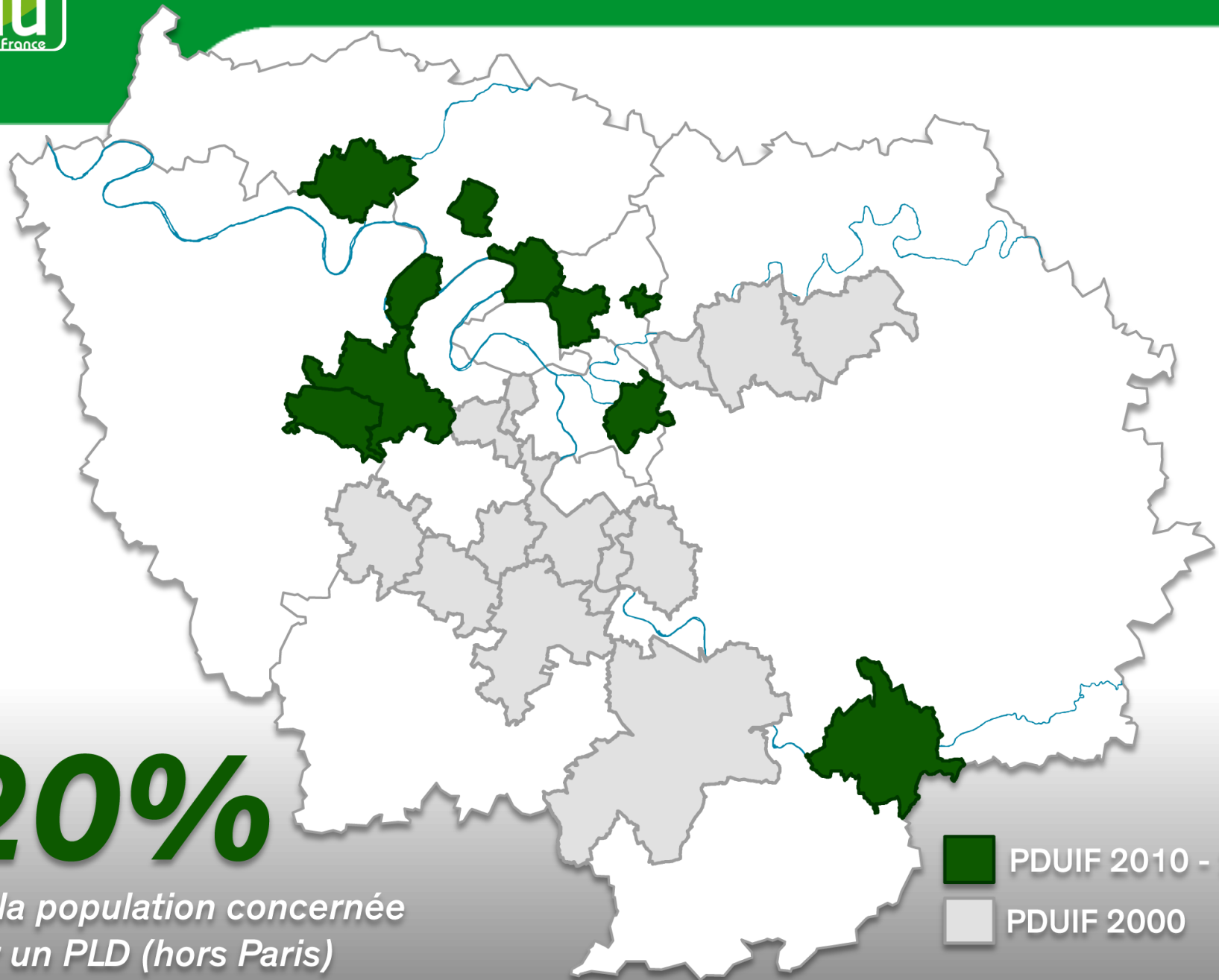
Préserver et développer des sites à vocation logistique

Contribuer à une meilleure efficacité du transport routier de marchandises et optimiser les conditions de livraison



20%

*de la population concernée
par un PLD (hors Paris)*



■ PDUIF 2010 - 2020
■ PDUIF 2000

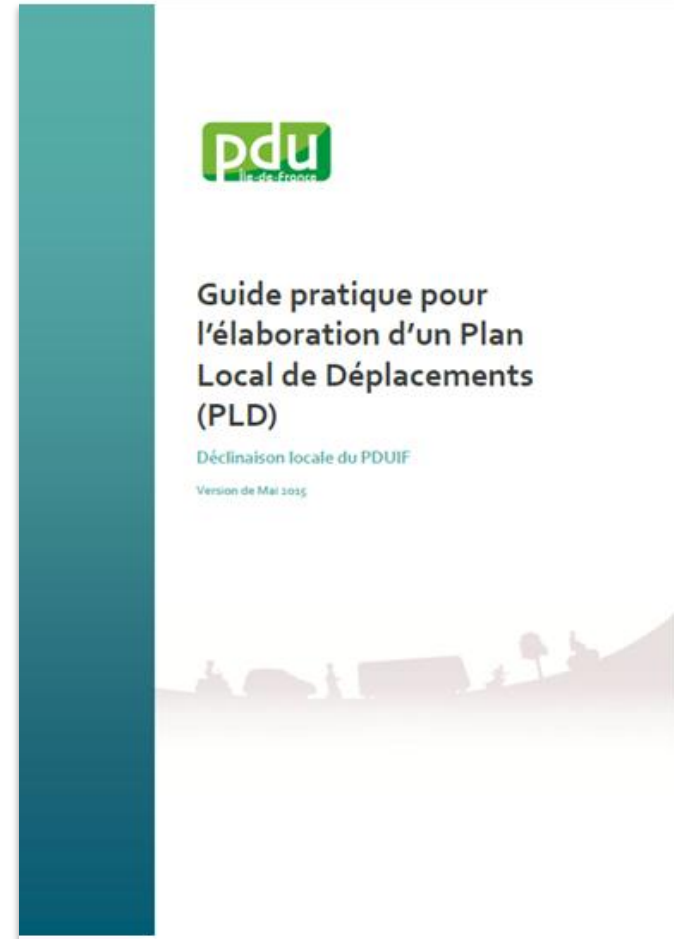
Aspects institutionnels

Aspects pratiques de la démarche

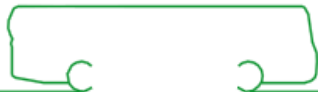
Le contenu souhaité du PLD

Les études à mener

**Un guide téléchargeable sur
www.pduif.fr, actualisé régulièrement**



Le PDUIF : des actions à traduire dans les PLU, les PLUi et les PLD



Défi 2 : Rendre les transports collectifs plus attractifs



Les transports collectifs de surface : du tramway aux lignes de desserte de proximité

- Tramway et T Zen: une offre de transport structurante
- Des lignes de bus hiérarchisées et structurées pour plus d'efficacité et de lisibilité pour le voyageur (avec pour chaque catégorie, des objectifs minimaux de service, fréquence, amplitude)

**Les lignes structurantes
en site propre intégral**
*Tramway
TZen*

**Les lignes d'intérêt
régional**
*Lignes Express
Lignes Mobiliën*

Les lignes de bassin
*Lignes Fortes
Lignes Locales
Dessertes de proximité*





Pour garantir les conditions de circulation et la régularité des lignes de tramway, T Zen, Express and Mobilien

- Les maitres d'ouvrage de la voirie doivent prendre les mesures nécessaires pour assurer la priorité aux carrefours pour les véhicules de transport en commun
- Le stationnement sur voirie doit être réglementé le long de leurs itinéraires



Un réseau de bus plus attractif et mieux hiérarchisé

Les aménagements en faveur des bus



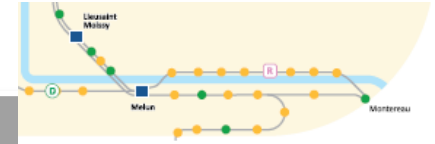
Communes, intercommunalités



Réaliser les aménagements bus pour fiabiliser les conditions de circulation des bus

- Priorités bus aux carrefours pour les lignes Mobilien
- Résorption des points durs de circulation
- Traitement du stationnement gênant et des livraisons sur voirie
- Aménagement de **couloirs bus** ou de **site propre bus**
- Implication des gestionnaires de voirie et du pouvoir de police pour faire respecter les réglementations.





Tous les pôles gares mis aux standards de qualité d'ici 2020

- Des niveaux de service communs à tous les pôles
- Des aménagements spécifiques selon la nature des pôles



Pôles d'accès depuis les bassins de vie
 Fiabiliser les accès en bus et en voiture et améliorer les conditions d'attente



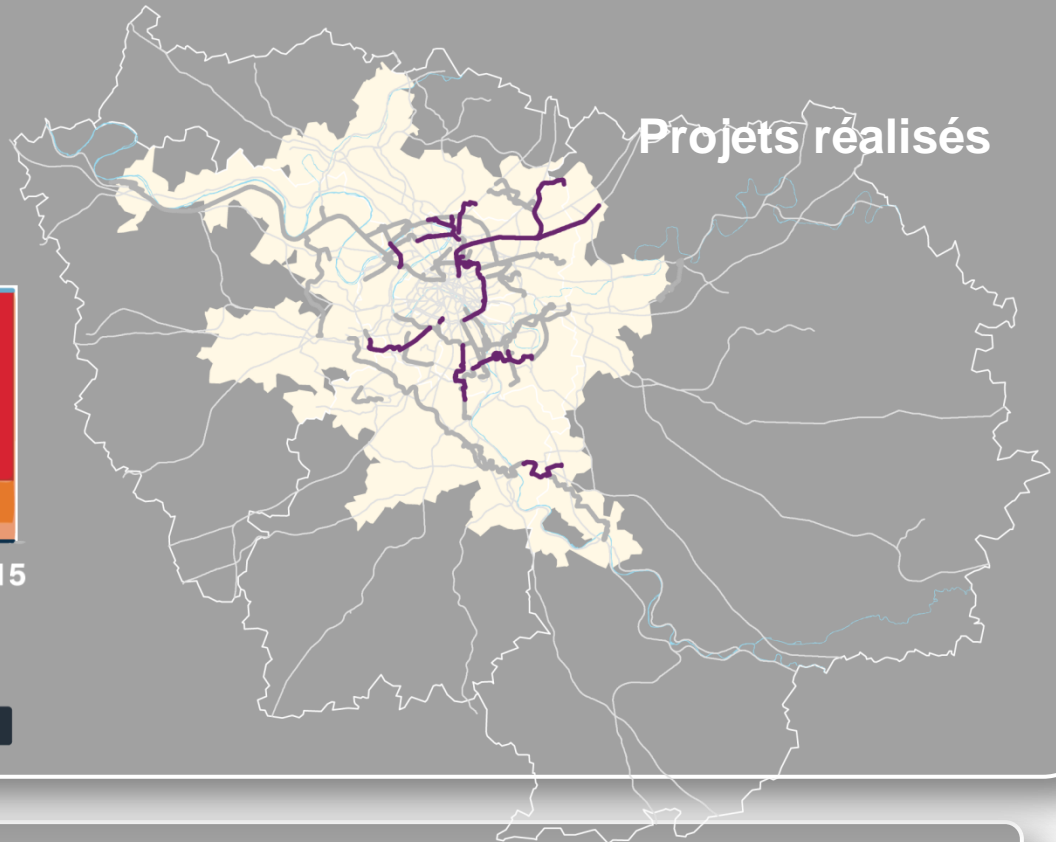
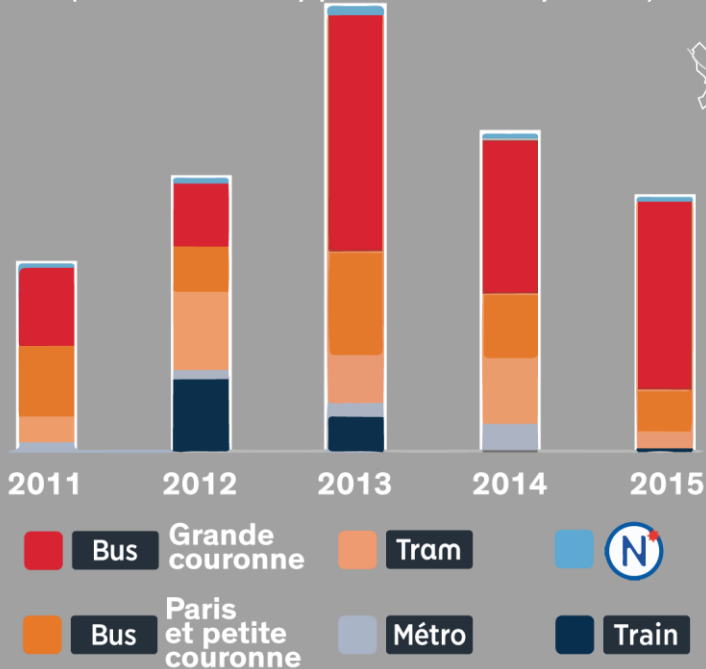
Grands pôles de correspondances
 Fiabiliser et faciliter les correspondances



Pôles de desserte des secteurs denses
 Faciliter l'accès à pied, à vélo et en bus

Offre nouvelle

(kilomètres supplémentaires par an)



Fréquentation



+17,2%



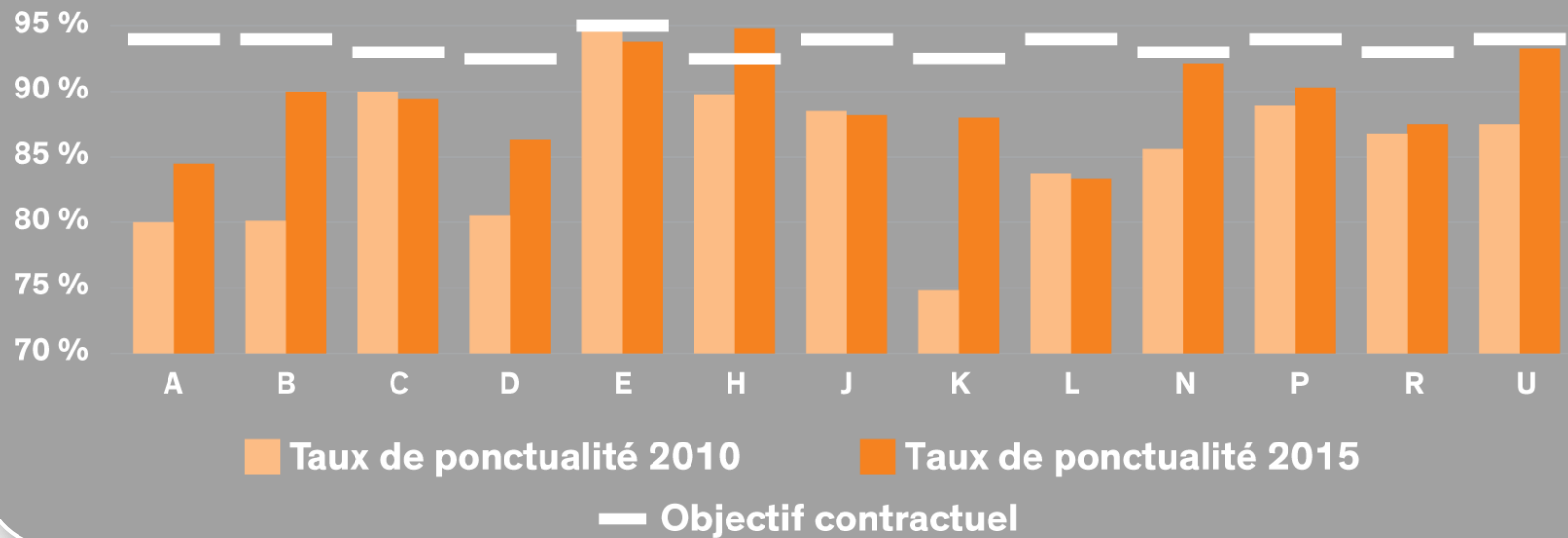
+0,9%



+7,2%



Lignes de train / RER



Défi 3 et 4 : Modes actifs



Les réseaux routiers à caractère magistral et structurant en 2010



La hiérarchisation du PDUIF distingue

- Le réseau à caractère magistral,
- Le réseau à caractère structurant,
- Le réseau à caractère local.

Elle est à préciser localement en tenant compte

- Des fonctions circulatoires
- Des fonctions urbaines

Objectif

- Définir les principes d'aménagement et règles d'usage pour chaque catégorie de voie, en particulier les limitations de vitesse



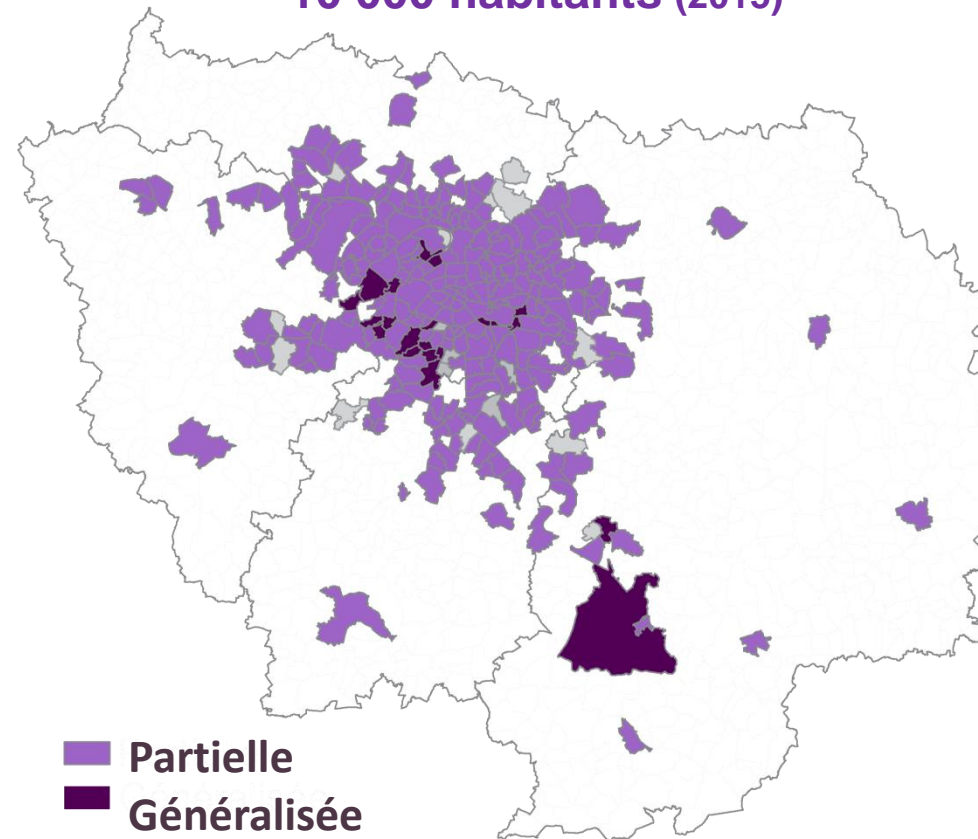
Communes, intercommunalités

Identifier les itinéraires piétons et cyclables usuels

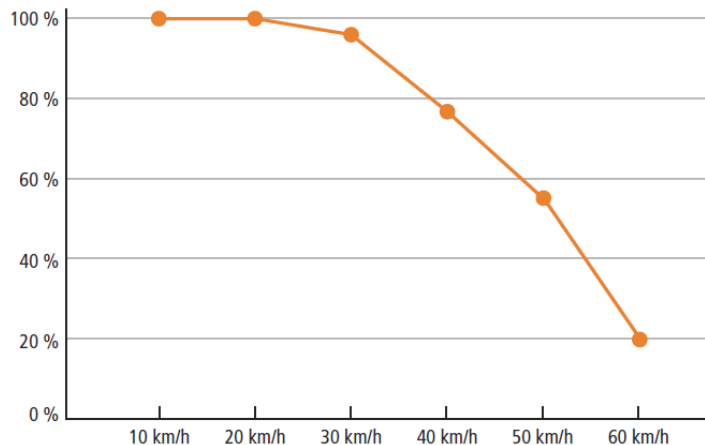
Identifier les liaisons piétonnes à conforter ou à créer

Identifier les zones à pacifier en priorité

Zones de circulation apaisée dans les communes de plus de 10 000 habitants (2015)



Probabilité de survie d'un piéton lors d'un choc avec une voiture selon la vitesse du véhicule



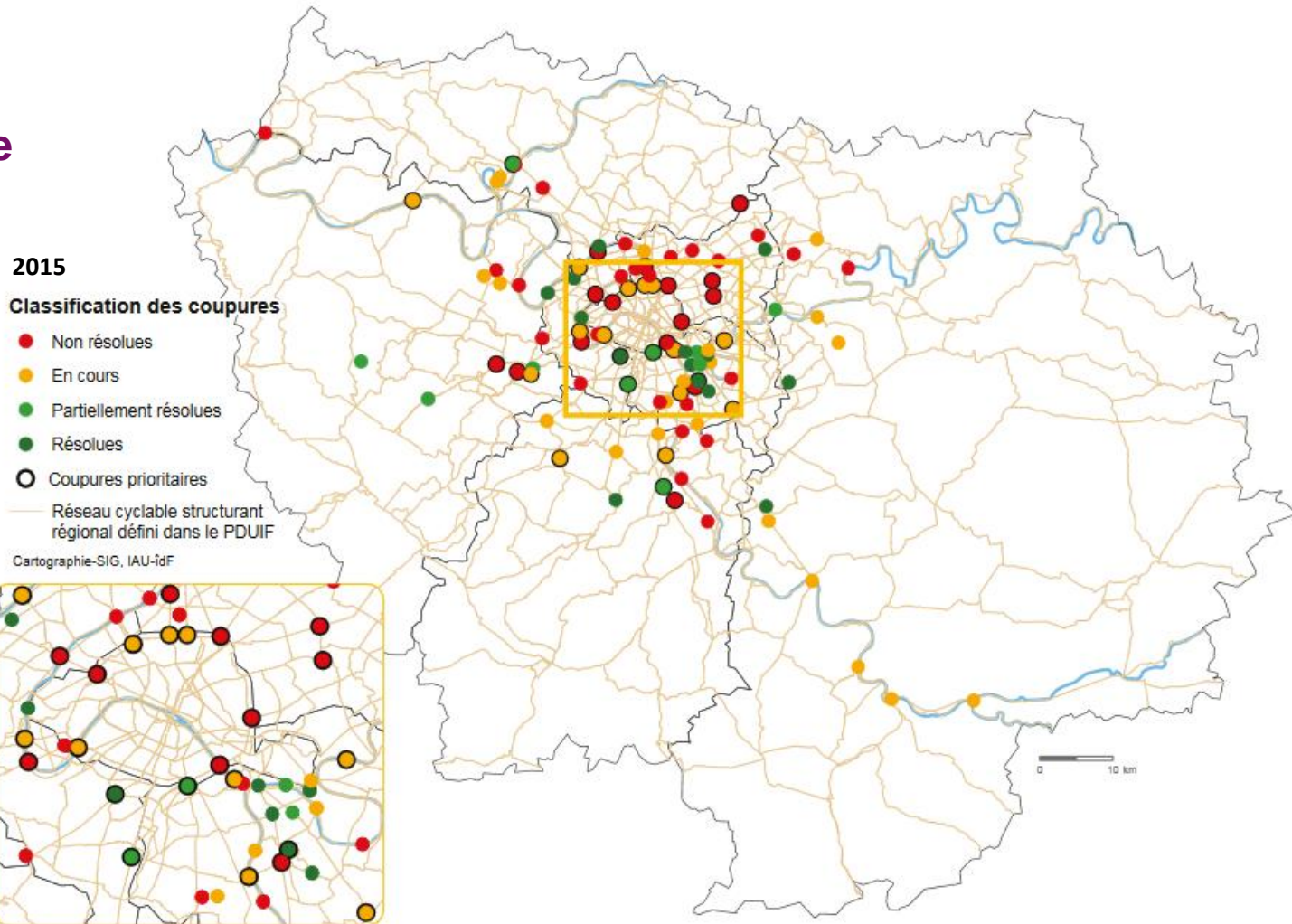
Source : Sécurité routière – Meeddat



100 coupures à résorber entre 2010 et 2020 sur le réseau cyclable structurant

Identifier les coupures locales (bâti, zones d'activité...)

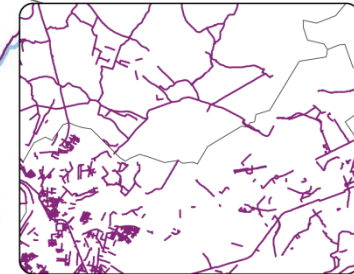
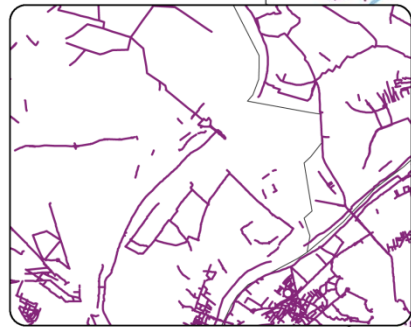
Déterminer les coupures à résorber en priorité



Aménager la rue pour le piéton, rendre la voirie cyclable



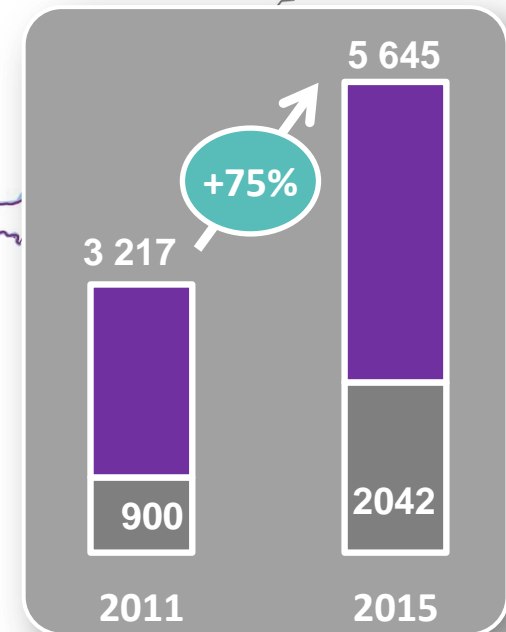
Départements, Communes



Achever le réseau cyclable structurant

Compléter le réseau régional par un réseau local adapté

- Ouverture des couloirs bus aux vélos lorsque c'est possible
- Réseau cyclable local
- Réduction des vitesses



Sur l'espace public:

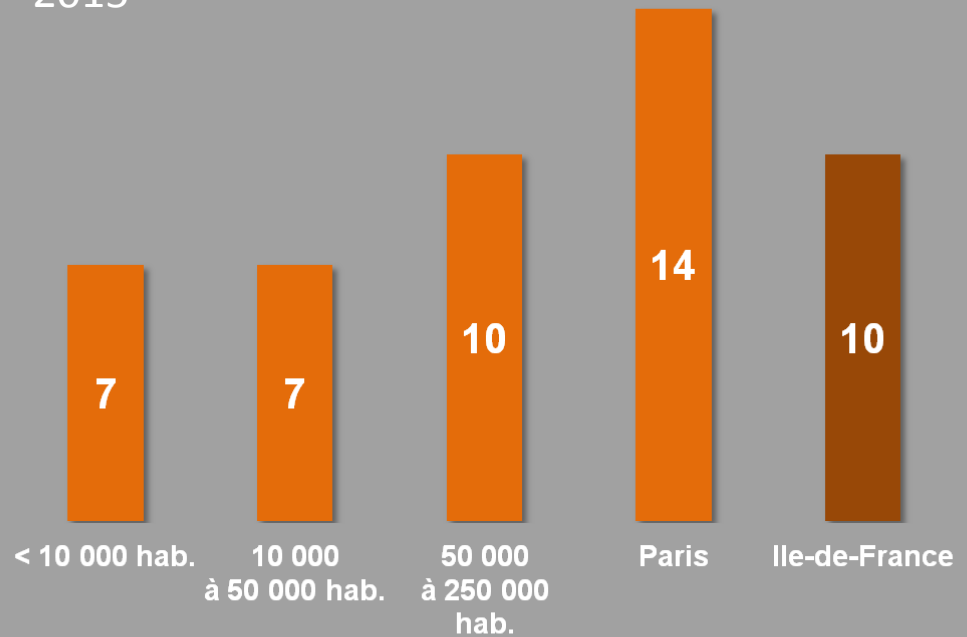


Réserver des places de stationnement de véhicules particuliers pour le stationnement vélo

Paris	Cœur de métropole
1 place sur 30	1 place sur 40
Agglomération centrale	Agglomération des pôles de centralité
1 place sur 50	selon les caractéristiques

On considère qu'un linéaire de 5 m (équivalent d'une place pour un véhicule particulier) permet d'accueillir de 8 à 10 vélos

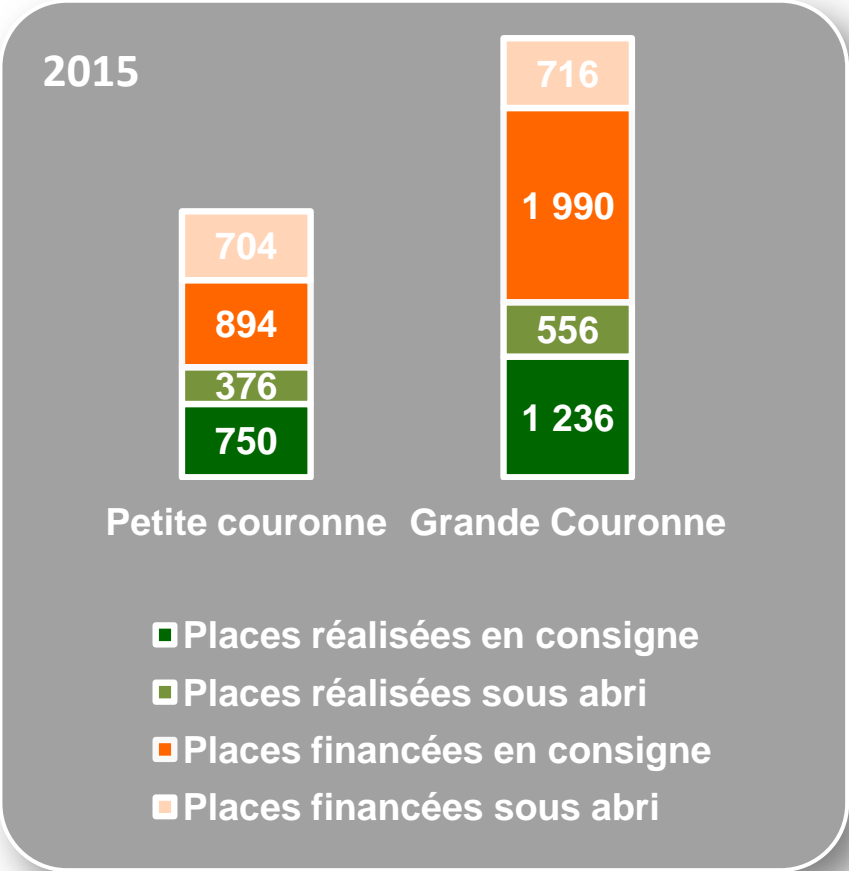
Places de stationnement vélo pour 1000 habitants
2015





Communes, transporteurs

Planter des dispositifs de stationnement vélo dans les gares et stations (objectif 20 000 places en 2020)



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



Ajuster les limitations de vitesse en lien avec la hiérarchisation de la voirie

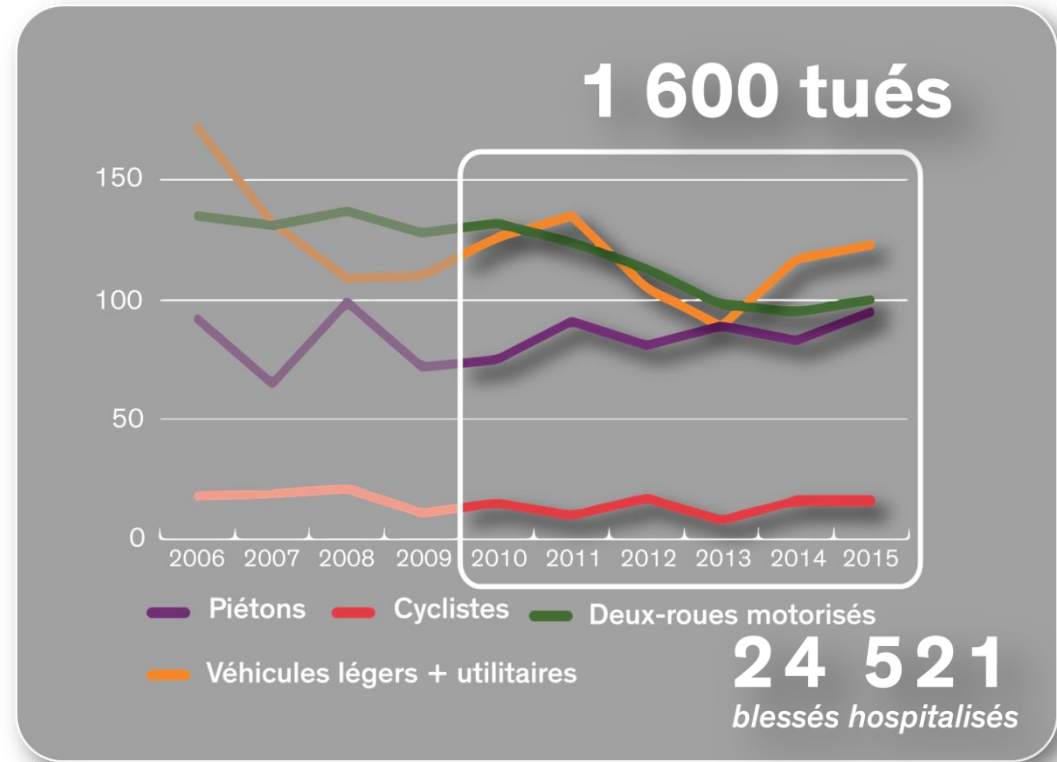
Sensibilisation et éducation à la sécurité routière

Exemples d'actions

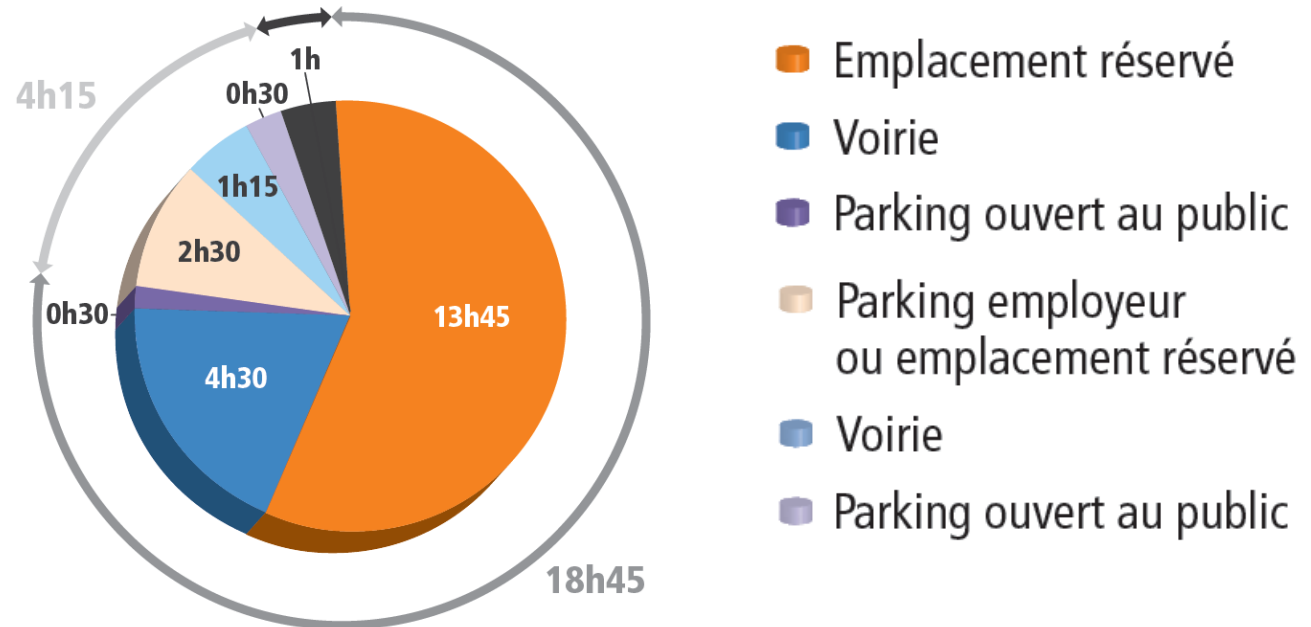
- Aménagement des traversées d'agglomération
- Traitement des infrastructures routières existantes
- Résorption des points d'accumulation d'accidents
- Sécurisation des passages à niveaux
- Préconisations et mise en œuvre des normes en vigueur pour les voiries nouvelles.

Objectif PDUIF

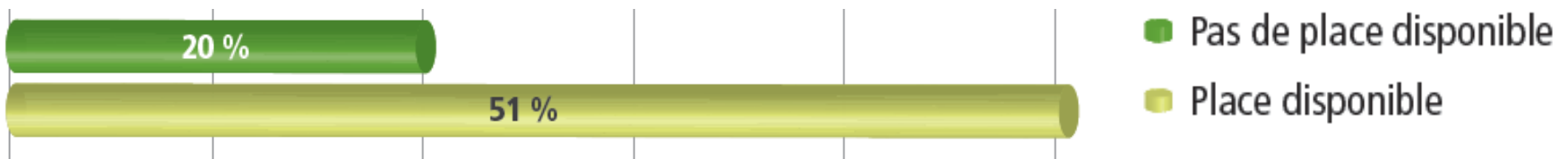
Réduire de moitié les tués et les blessés hospitalisés entre les périodes 2005 - 2009 et 2015 - 2019



24 heures de la vie d'une voiture francilienne



Part de la voiture dans les déplacements vers le travail si l'employeur met une place à disposition



Communes, intercommunalités

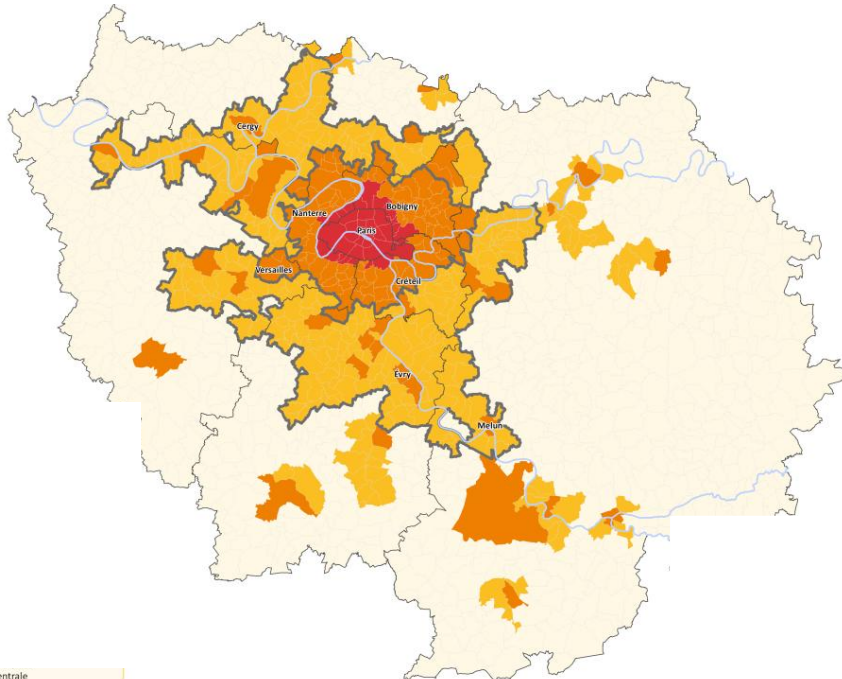
Objectifs

- Permettre le stationnement des véhicules au domicile pour éviter leur usage quotidien
- Limiter l'usage de la voiture pour les déplacements 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.



Communes

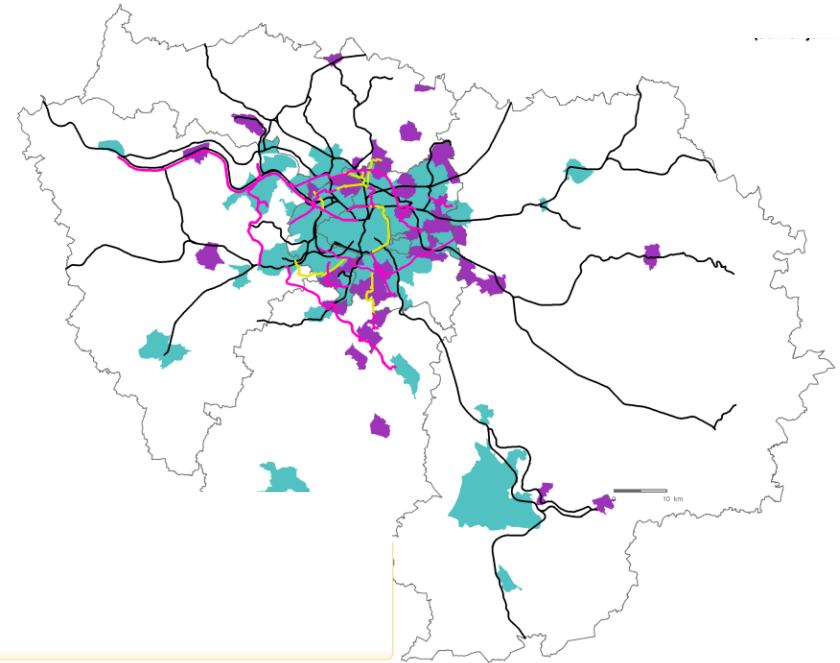
Des recommandations adaptées aux territoires



 **Communes où le PDUIF recommande d'instaurer du stationnement payant**

 **Communes où le PDUIF recommande d'instaurer du stationnement payant**

Situation 2015



 **Transports collectifs existants**

 **Projets**

 **Avec zones de stationnement payant**

 **Pas de stationnement payant**

Communes, intercommunalités

Dans les constructions neuves de logement, adapter le nombre de places de stationnement aux besoins locaux

Limiter la création de places de stationnement dans les nouveaux immeubles de bureaux

- Instaurer des normes plafond dans l'article 12 des PLU
- Différenciées selon les territoires et leur desserte en transports collectifs





Norme plafond
Il ne pourra être construit plus de :

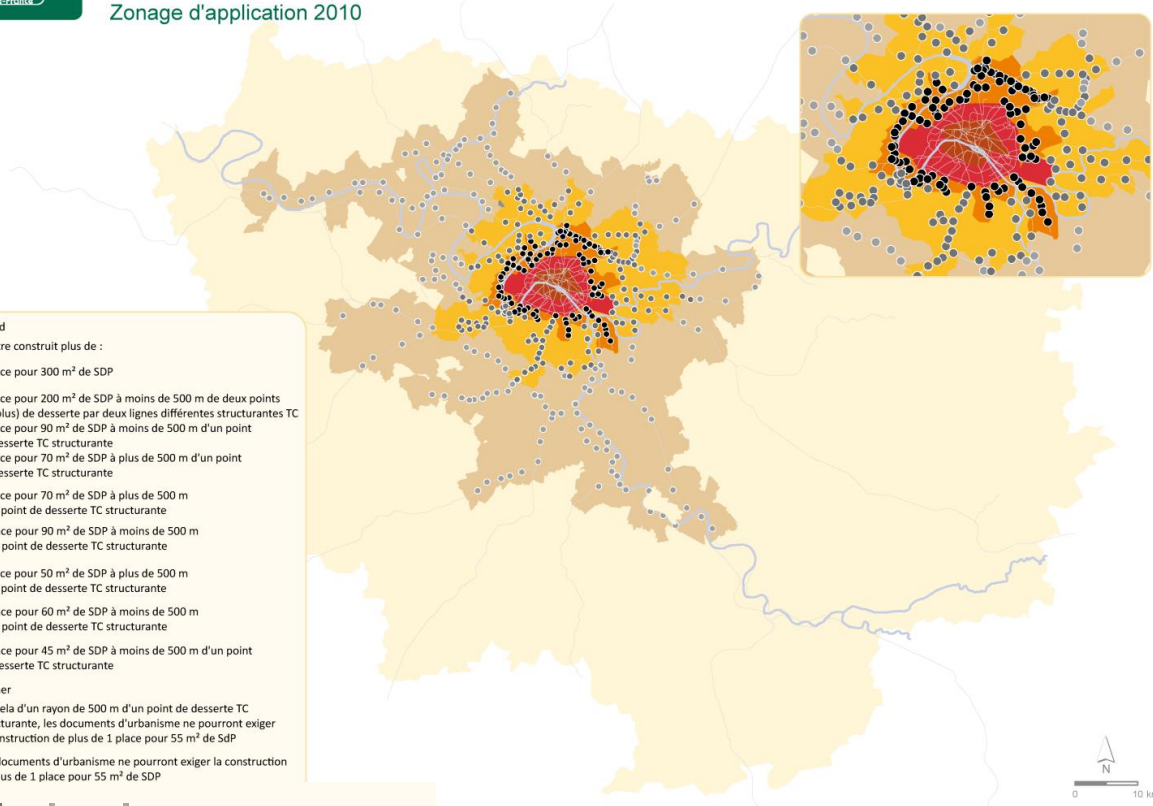
	1 place pour 300 m ² de SDP
	1 place pour 200 m ² de SDP à moins de 500 m de deux points (ou plus) de desserte par deux lignes différentes structurantes TC 1 place pour 90 m ² de SDP à moins de 500 m d'un point de desserte TC structurante
	1 place pour 70 m ² de SDP à plus de 500 m d'un point de desserte TC structurante
	1 place pour 90 m ² de SDP à moins de 500 m d'un point de desserte TC structurante
	1 place pour 50 m ² de SDP à plus de 500 m d'un point de desserte TC structurante
	1 place pour 60 m ² de SDP à moins de 500 m d'un point de desserte TC structurante
	1 place pour 45 m ² de SDP à moins de 500 m d'un point de desserte TC structurante

Norme plancher

	Au-delà d'un rayon de 500 m d'un point de desserte TC structurante, les documents d'urbanisme ne pourront exiger la construction de plus de 1 place pour 55 m ² de SDP
	Les documents d'urbanisme ne pourront exiger la construction de plus de 1 place pour 55 m ² de SDP

 1 place pour 70 m² de SDP à plus de 500 m d'un point de desserte TC structurante

 1 place pour 90 m² de SDP à moins de 500 m d'un point de desserte TC structurante

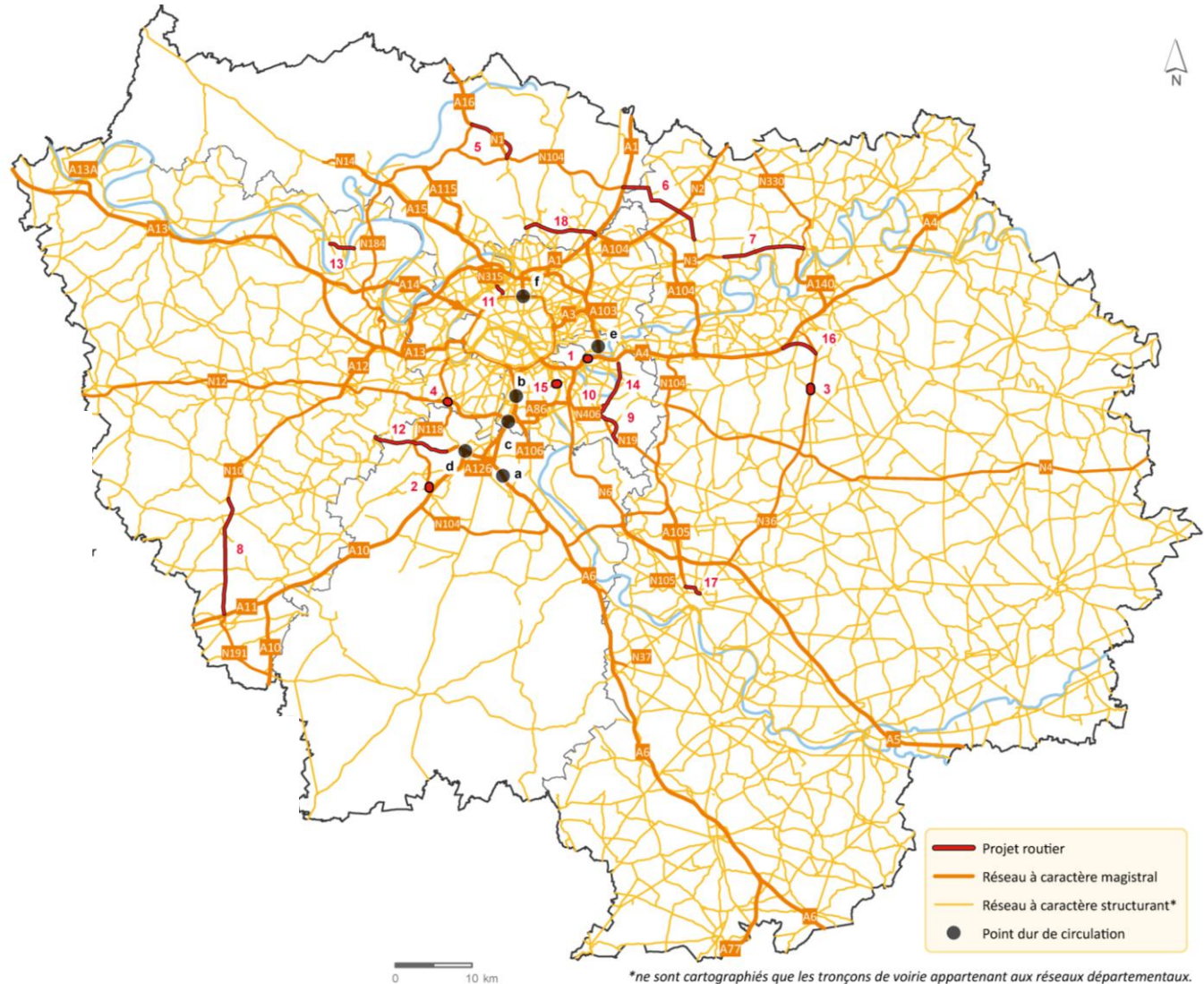


Optimiser l'exploitation routière pour limiter la congestion



Réaliser des opérations ponctuelles de maillage et de compléments des réseaux magistral et structurants

Améliorer l'exploitation du réseau



Aires de covoiturage

Objectif PDUIF : développer les usages partagés de la voiture là où il n'est pas possible d'offrir une desserte en transports en commun efficiente économiquement

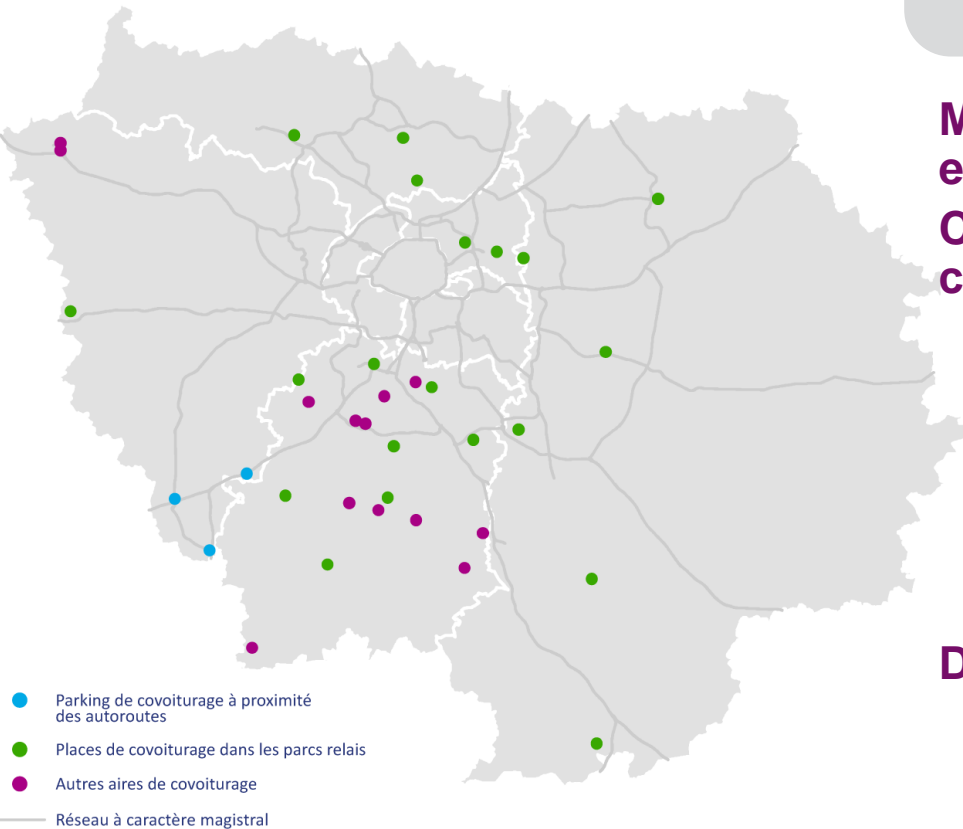
Mesures incitatives dans les parcs relais en Grande Couronne

Créer une infrastructure support du covoiturage:

- Création d'aires de covoiturage à proximité des réseaux routiers, en zone rurale
- Créer des voies réservées aux bus et aux covoiturage sur des sections autoroutières

Développer l'autopartage

- Dans les entreprises
- En réservant des places de stationnement sur voirie pour les véhicules en autopartage



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



Un jour donné, 4 Franciliens sur 10 connaissent une situation de mobilité réduite

12 % des Franciliens sont en situation de handicap

Le handicap a une influence majeure sur la mobilité

- Plus de personnes qui ne se déplacent pas un jour donné (17 % contre 7 % en moyenne)
 - ✓ **Raisons évoquées : l'inaccessibilité de la voirie vient avant celle des transports collectifs**
- Des modes différents
- Des déplacements plus courts

Enquête sur la mobilité des Personnes à Mobilité Réduite et en situation de handicap

N° 1
Mars 2016

Grandes enquêtes



Objectifs et méthodologie de l'enquête

Contexte et objectifs

La loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées a introduit le principe général d'accessibilité pour tous. La mise en accessibilité doit concerner l'ensemble de la chaîne de déplacements pour toutes les personnes à mobilité réduite.

Si les mesures à mettre en œuvre sont clairement établies, on connaît en revanche insuffisamment :

- la part de la population qui à un moment donné peut être considérée comme faisant partie de la population à mobilité réduite ;
- les caractéristiques de la mobilité des personnes en situation de handicap.

Dans ces conditions, le STIF a décidé de lancer une enquête spécifique poursuivant trois objectifs :

- apporter un cadrage général de la population des personnes à mobilité réduite âgées de 5 ans et plus en Île-de-France, qui identifie notamment les personnes handicapées (et les catégories de handicap) et les personnes en situation de gêne temporaire ;



- recueillir la mobilité des personnes en situation de handicap un jour de semaine hors vacances scolaires et pouvoir la comparer au niveau de mobilité des personnes non handicapées ;
- connaître la perception des conditions actuelles de déplacement et des mesures d'amélioration de l'accessibilité en cours de réalisation auprès des personnes à mobilité réduite et aussi de la population dans son ensemble.

Le STIF a piloté l'enquête, dont la réalisation a été confiée à TNS Sofres en 2013 et 2014. Il en a assuré le financement.



Face à l'ampleur des travaux de mise en accessibilité de la voirie, le PDUIF adopte une approche pragmatique

Rendre la voirie accessible en priorisant les travaux de mise en accessibilité de la voirie

- Lever 80% des situations en réalisant sur l'ensemble de la voirie les aménagements simples qui lèvent la majorité des situations bloquantes
- Réaliser et rendre totalement accessibles les cheminements les plus usuels



2009

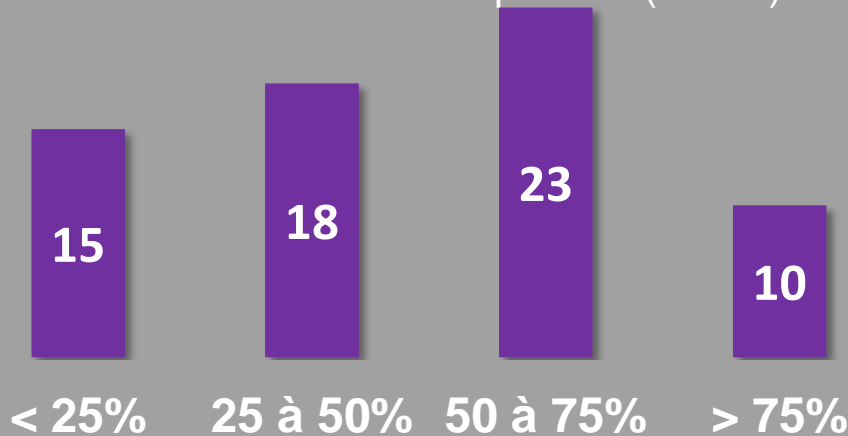
Adoption PAVE
obligatoire

2012

15% PAVE adoptés

2016

Linéaire de voirie accessible
dans 66 communes enquêtées (Omnil)

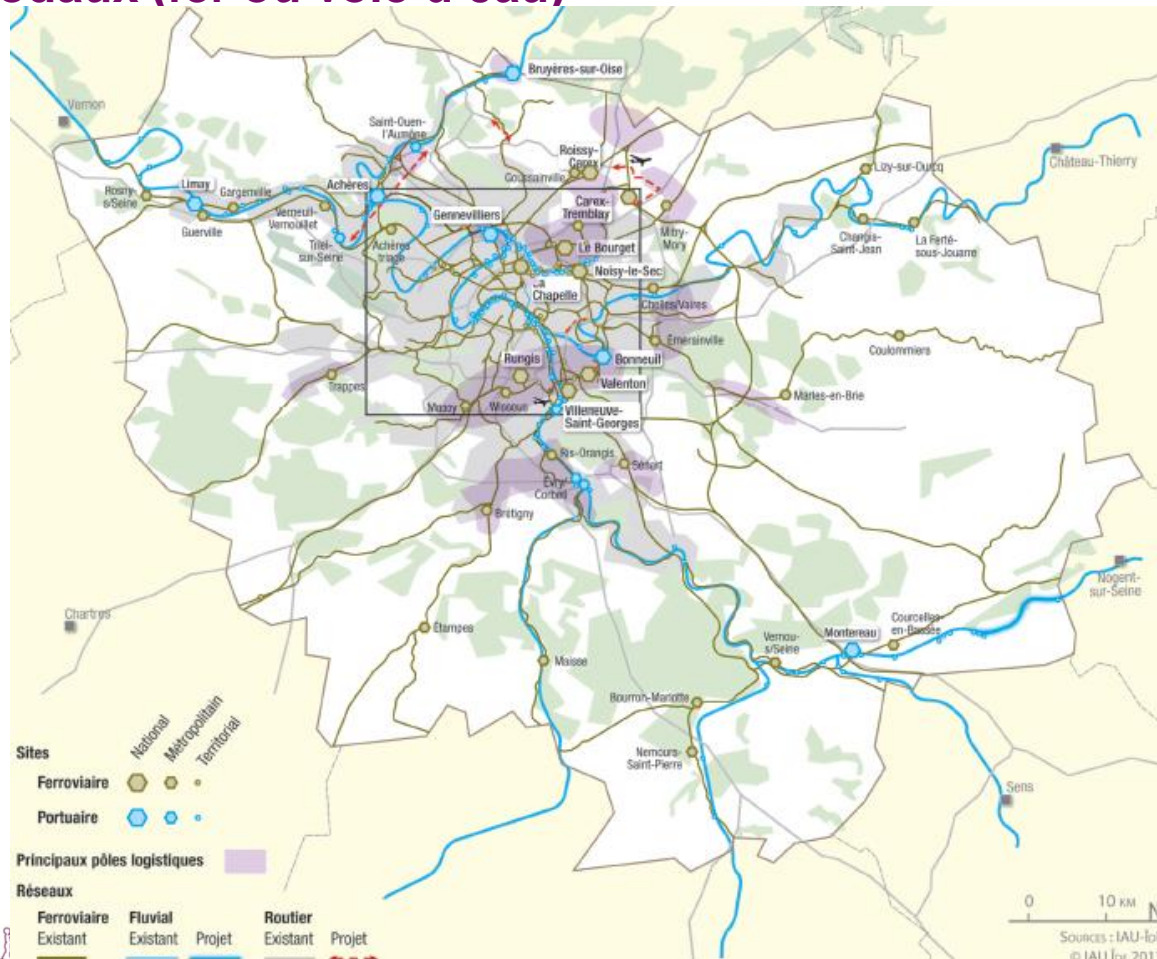


Défi 7 : Rationnaliser l'organisation des flux de marchandises et favoriser l'usage de la voie d'eau et du train



Préserver les sites logistiques multimodaux existants à Paris et en première couronne

Développer des sites multimodaux (fer ou voie d'eau)



Communes, intercommunalités

Orienter les poids lourds vers le réseau de voirie adapté

- Itinéraires à privilégier et points à jalonner depuis le réseau magistral et structurant

Mettre en cohérence les réglementations de circulation et de stationnement des véhicules de livraison

- Harmoniser les réglementations locales

Optimiser le dimensionnement des aires de livraison

- Reprise des aires de livraison et ou création de nouvelles aires





**Entreprises, communes, intercommunalités,
chambres de commerce**

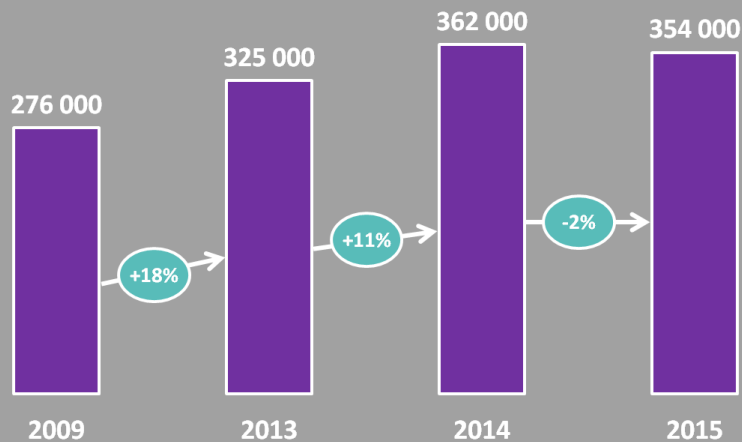
Encourager le développement de plans de mobilité entreprises (PDE et PDIE):

- Les PDE sont obligatoires pour les plus grands établissements, soit environ 340 (Plan de protection de l'atmosphère)
- Inciter à la réalisation de PDE/PDIE pour les entreprises et administrations de 200 salariés ou plus,
- Pour les zones d'activités de 200 salariés ou plus
- Pour les centres commerciaux
- Lors des déménagements de site

Les plans de mobilité doivent inclure des actions:

- En faveur d'une amélioration de la sécurité routière
- En lien avec l'organisation du temps de travail pour limiter le nombre de déplacements aux heures de pointe dans les zones les plus denses de la région

Nombre de salariés concernés par un plan de mobilité



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



STIF, acteurs locaux

Développer des outils d'information multimodale pour les usagers
Développer des outils au service du conseil en mobilité



vianavigo.com Aide | Accessibilité | Contact | Mon espace | un site du **STIF**

Se déplacer en Île-de-France • TRAIN • RER • MÉTRO • TRAM • T ZEN • BUS • NOCTILIEN

Itinéraire & Plan de quartier | Horaires & Plans de lignes | Titres et tarifs | Vos transports, mode d'emploi | Actualités trafic

Recherche
Feuille de route
Imprimer | Envoyer | Retour aux résultats | Partager sur

avec 6 min 45 min
Zone tarifaire 1-3 | Détail prix billet(s) | Emission CO₂ : 88 g

Heure	Événement	Transport	Direction
11:12	Départ	GARE DE ST CLOUD, Saint-Cloud	
11:20		TRAIN L - PEBU	Direction GARE ST LAZARE
11:27		GARE DE LA DEFENSE RER A, Puteaux	
11:31		CHARLES DE GAULLE ETOILE, Paris	
11:38		Charles de Gaulle-Etoile, Paris	
11:57	Arrivée	Glacière, Paris	

© 2012 vianavigo | Mentions légales | Contact | Tous nos services ! | Plan du site | Aide

Merci de votre attention !

www.pduif.fr



www.omnil.fr



Observatoire de la mobilité en Île-de-France

