



Évaluation  
en continu du PDUIF

**Éléments à mi-parcours  
2010 • 2015**



<b>Introduction et guide de lecture</b>	3
<b>Synthèse des éléments à mi-parcours : 2010-2015</b>	4
<b>L'évolution du contexte et la mesure des effets sur la mobilité et l'environnement</b>	14
<b>Défi 1</b> Construire une ville plus favorable aux déplacements à pied, à vélo et en transports collectifs	26
<b>Défi 2</b> Rendre les transports collectifs plus attractifs	30
<b>Défis 3 et 4</b> Redonner à la marche de l'importance dans la chaîne de déplacements et donner un nouveau souffle à la pratique du vélo	52
<b>Défi 5</b> Agir sur les conditions d'usage des modes individuels motorisés	66
<b>Défi 6</b> Rendre accessible l'ensemble de la chaîne de déplacements	76
<b>Défi 7</b> Rationaliser l'organisation des flux de marchandises et favoriser l'usage de la voie d'eau et du train	82
<b>Défi 8</b> Construire un système de gouvernance qui responsabilise les acteurs dans la mise en œuvre du PDUIF	90
<b>Défi 9</b> Faire des Franciliens des acteurs responsables de leurs déplacements	96
<b>Les actions à caractère environnemental</b>	100
<b>Atteinte des objectifs</b>	106



---

## 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 et la préservation de la qualité de vie. Il fixe le cadre des politiques de mobilité pour l'ensemble de la région Île-de-France et définit les objectifs et les actions à mettre en œuvre pour la mobilité des personnes et des biens.

Le PDUIF en vigueur a été élaboré par le STIF dans le cadre d'une large concertation et approuvé par le Conseil régional d'Île-de-France en juin 2014. Il porte sur la période 2010-2020.

La loi prévoit que les plans de déplacements urbains soient évalués au terme d'une période de cinq ans à compter de leur approbation. Le PDUIF est allé plus loin et a retenu le principe d'une évaluation en continu afin de s'assurer année après année de l'avancement des réalisations concrètes, du respect des orientations fixées et des délais de mise en œuvre.

Cette évaluation en continu est d'autant plus nécessaire qu'en Île-de-France, les acteurs de la mobilité sont multiples :

- par leur nature institutionnelle : publique ou privée ;
- par la nature de leur intervention : autorité organisatrice, maîtres d'ouvrage, financeurs, gestionnaires d'infrastructures, exploitants, usagers ;
- par leur domaine d'intervention : transports collectifs, voirie, exploitation routière, marchandises, aménagement ;
- par le nombre de collectivités locales et leurs domaines de compétences.

L'Observatoire de la mobilité en Île-de-France (Omnil) a été créé à cet effet. Il rassemble sous le pilotage du STIF les partenaires fournisseurs de données à l'échelle régionale.

Depuis 2011, de nombreux indicateurs ont été recueillis et de nouvelles enquêtes organisées.

L'année 2015 a marqué la mi-parcours du PDUIF par rapport à la période 2010-2020. Le présent document constitue un bilan à fin 2015 de l'avancement de la mise en œuvre du PDUIF à partir d'une synthèse de l'ensemble des éléments rassemblés par l'Omnil.

# Guide de lecture

Le présent document comporte trois parties :

- une synthèse qui résume les principaux enseignements du bilan à mi-parcours et identifie défi par défi les points saillants dans l'avancement des actions ou les difficultés rencontrées ainsi que les enjeux pour la période à venir d'ici 2020 ;
- une présentation de l'évolution du contexte général de l'Île-de-France, de la mobilité des Franciliens et des marchandises et des enjeux environnementaux ;
- une présentation détaillée de l'avancement de la mise en œuvre des actions du PDUIF organisées selon les neuf défis du PDUIF et les actions à caractère environnemental ; elle est organisée par fiches thématiques qui rassemblent les indicateurs disponibles, les enseignements à tirer et concluent sur une appréciation du niveau d'avancement par thématique.

L'ensemble des indicateurs présentés dans ce document ont fait l'objet de présentations et d'échanges dans le cadre de l'Omnil.

Le bilan porte par convention sur les éléments connus à fin 2015. Depuis cette date, de nombreux projets ont avancé et peuvent donc ne pas être mentionnés dans le bilan.

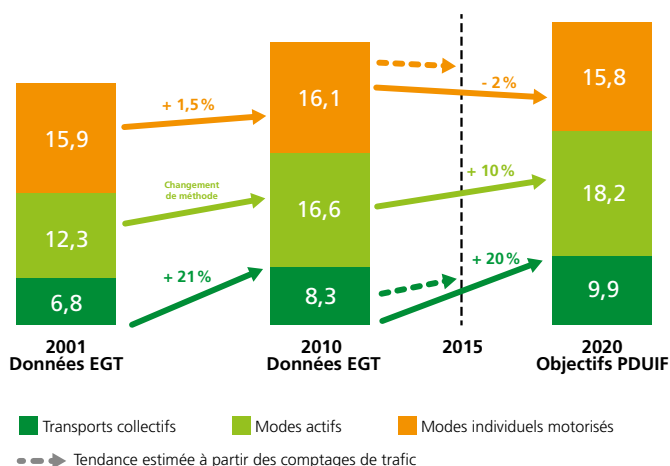
**Une évolution de la mobilité 2010-2015 conforme aux objectifs du PDUIF : plus de déplacements en transports collectifs, légère diminution des trafics routiers**

Le PDUIF fixe les objectifs d'évolution de la mobilité pour réduire de 20 % les émissions de gaz à effet de serre liées aux déplacements en Île-de-France sur la période 2010-2020, se conformant ainsi à l'engagement pris au niveau national.

L'analyse des comptages de trafics routiers et dans les transports collectifs permet d'appréhender l'évolution récente de l'usage des modes motorisés.

**Évolution de l'usage des modes de déplacement en Île-de-France**

En millions de déplacements par jour



Prolongeant la tendance constatée dans la décennie 2000, l'usage des transports collectifs a continué à croître entre 2010 et 2015. Cette croissance a concerné tous les territoires franciliens, et plus particulièrement la proche et la grande couronne. Elle atteint 1,3 % par an en moyenne régionale.

Pour les réseaux routiers (véhicules légers et poids lourds), on constate une diminution des trafics dans Paris et en petite couronne, comme c'était déjà le cas dans les années 2000. La tendance en grande couronne est contrastée suivant les départements, mais globalement stable. On estime ainsi une diminution des trafics routiers de - 0,5 % par an en moyenne régionale, la diminution étant sans doute plus forte pour les poids lourds que pour les véhicules légers.

**L'évolution de la mobilité 2010-2015 suit donc l'objectif du PDUIF pour les transports collectifs et les réseaux routiers.**



## Une amélioration limitée du contexte environnemental

La qualité de l'air reste préoccupante et les objectifs de qualité pour les principaux polluants en lien avec les transports (dioxyde d'azote, particules) sont toujours dépassés sur une partie du territoire francilien. Une amélioration a toutefois pu être constatée, en lien principalement avec l'évolution technologique du parc et, dans une moindre mesure, avec la diminution du trafic routier.

Polluants	Niveau de concentration par rapport à l'objectif de qualité		Évolution de la concentration sur la période 2007-2015	
	Situation de fond	Proximité du trafic	Situation de fond	Proximité du trafic
NO <sub>2</sub>	Dépassé	Dépassé	↓	↓
PM10	Respecté	Dépassé	↓	↓
PM2,5	Dépassé	Dépassé	↓	↓
O <sub>3</sub>	Dépassé	-	→	-
Benzène	Respecté	Dépassé	↓	↓

### Concentrations de polluants réglementés par rapport aux normes de qualité de l'air en Île-de-France

En 2015

Source : Airparif.

Les épisodes de pollution se sont multipliés car les seuils de déclenchement ont été abaissés. Leur médiatisation ne doit pas faire oublier que l'impact sanitaire de la pollution est surtout lié au niveau de la pollution chronique.

On ne dispose pas d'information sur l'évolution de l'exposition au bruit à l'échelle régionale. Toutefois, localement, les mesures mises en œuvre conduisent à des améliorations significatives.

## La mise en œuvre des actions du PDUIF défi par défi

### DÉFI 1

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

La densification urbaine autour des transports collectifs structurants d'Île-de-France est peu différente de celle observée plus généralement dans la région, à l'exception de la Seine-et-Marne où elle est plus forte. L'aménagement et le développement urbains dans les secteurs bien desservis par les transports collectifs restent donc d'actualité, et cela tout particulièrement dans les quartiers accessibles à pied ou à vélo depuis les gares du Grand Paris Express.

La traduction des principes du PDUIF dans les plans locaux d'urbanisme (PLU) reste un enjeu majeur.

### DÉFI 2

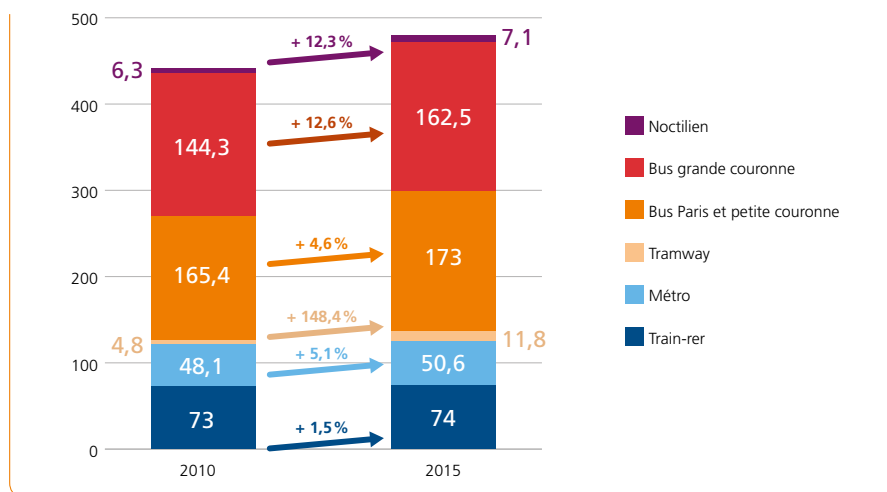
#### Rendre les transports collectifs plus attractifs

Pour atteindre une croissance de 20 % des déplacements en transports collectifs, le PDUIF envisageait une augmentation de 25 % de l'offre.

Sur la période 2010-2015, l'offre a augmenté de 8 à 9 % et la fréquentation de 6 à 7 %. Ces chiffres sont un peu en deçà des objectifs du PDUIF tout en restant dans la dynamique envisagée.

#### Offre commerciale théorique annuelle sur le réseau francilien

Entre 2010 et 2015, en millions de trains ou véhicules x km, par mode de transport

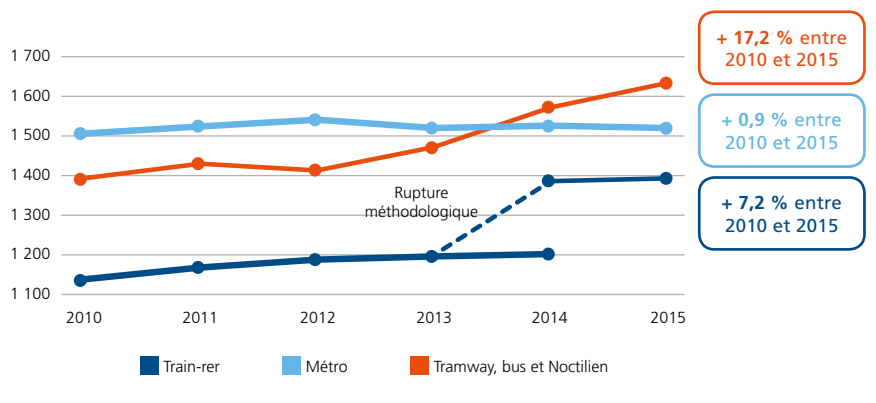


Le développement de l'offre de transports collectifs a concerné tous les modes.

Le réseau ferré a fortement évolué grâce :

- à la mise en service de prolongements de lignes de métro et le renforcement des dessertes ;
- au prolongement de lignes de tramway existantes et à la création de nouvelles lignes ;
- à la création de nouvelles gares et à la restructuration des dessertes ferroviaires de plusieurs lignes de train-rer.



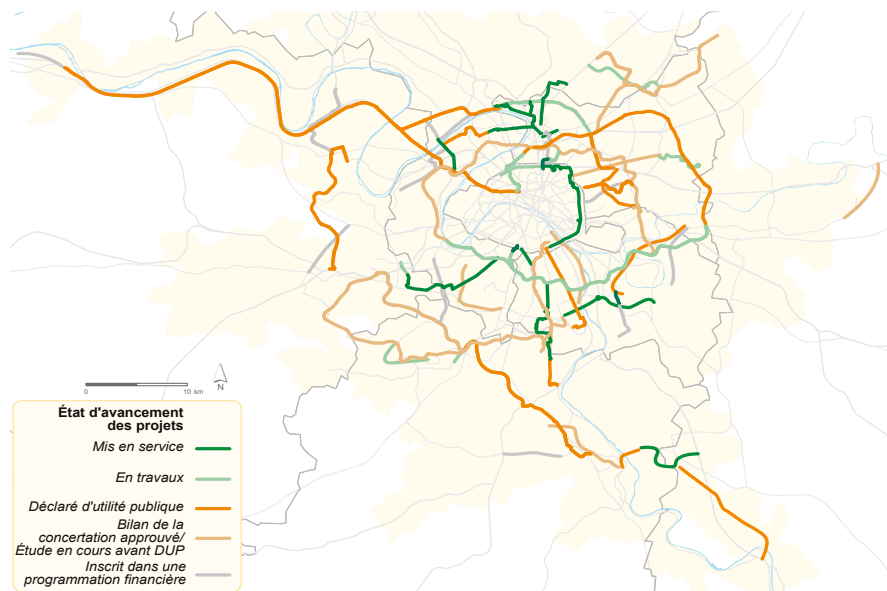


### Fréquentation annuelle sur le réseau francilien

De 2010 à 2015, en millions de voyages, par mode de transport

Toutefois, certains projets d'infrastructures ont pris du retard du fait de difficultés à réunir les financements nécessaires ou de difficultés techniques locales. Leur mise en service ne pourra intervenir qu'après 2020.

Le réseau de bus a aussi été renforcé, en particulier en petite et grande couronne dans le cadre de la mise en œuvre du plan bus qui a couvert la période 2013-2016.



### Projets de transports collectifs

Au 31/12/2015

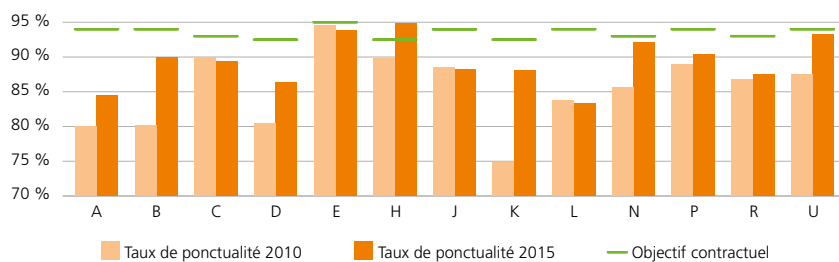
La **qualité de service** pour le voyageur est au cœur des contrats entre le STIF et les opérateurs.

Le matériel roulant train et métro a fait l'objet de rénovation et de renouvellement par du matériel neuf. Il reste cependant une part importante du parc qui est ancien ou non rénové récemment. L'information pour les voyageurs a bénéficié d'une amélioration notable. La plupart des véhicules sont équipés d'information sonore et visuelle en temps réel, de même que de nombreux points d'arrêt bus et la totalité des gares. Le nombre de consultations de Vianavigo est en augmentation constante.

En revanche, la ponctualité reste l'enjeu majeur. Si la situation s'est un peu améliorée sur les radiales ferroviaires, le niveau de ponctualité reste au-dessous des objectifs fixés par le STIF sur la plupart des lignes. Les améliorations les plus notables ont été réalisées sur les lignes qui ont bénéficié de la mise en service d'opérations de schémas directeurs visant à résoudre l'ensemble des causes d'irrégularité liées aux difficultés d'exploitation ou à la vétusté du matériel roulant.

**Taux de ponctualité comparé sur les lignes de train-rer**

Entre 2010 et 2015

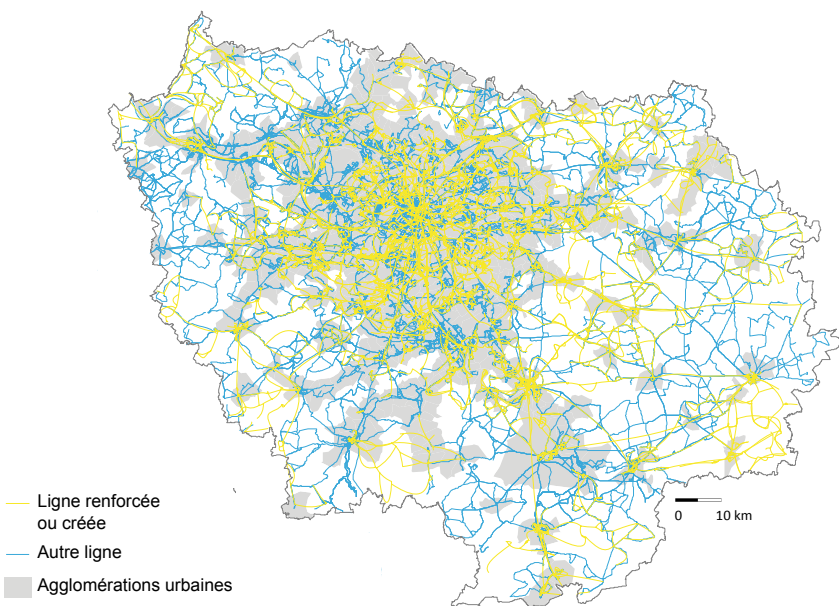


Des schémas directeurs ont été adoptés ou sont en cours d'élaboration pour l'ensemble des lignes de train-rer. Leur élaboration et leur mise en œuvre ont cependant pris du retard par rapport aux objectifs initiaux.

Concernant les lignes de bus, l'enjeu majeur en termes de qualité de service est celui de la vitesse commerciale et de la régularité. Les bus sont en effet tributaires des conditions de circulation souvent difficiles dans les secteurs urbains denses, auxquelles s'ajoute le non-respect des règles de stationnement ou de livraison. Des aménagements ponctuels et des sites propres ont été réalisés. Toutefois, c'est plus généralement la question du partage de la voirie et de la priorisation des usages qui est en jeu.

**Évolution de l'offre bus**

Entre 2010 et 2015



Enfin, de très nombreux pôles d'échanges ont bénéficié de programmes de rénovation des espaces gares, de leurs abords, des Parcs Relais ou des gares routières, améliorant ainsi les conditions d'intermodalité. Toutefois, compte tenu du nombre important de gares en Île-de-France, il reste encore du chemin à parcourir pour atteindre les standards de qualité fixés par le PDUIF dans tous les pôles franciliens.

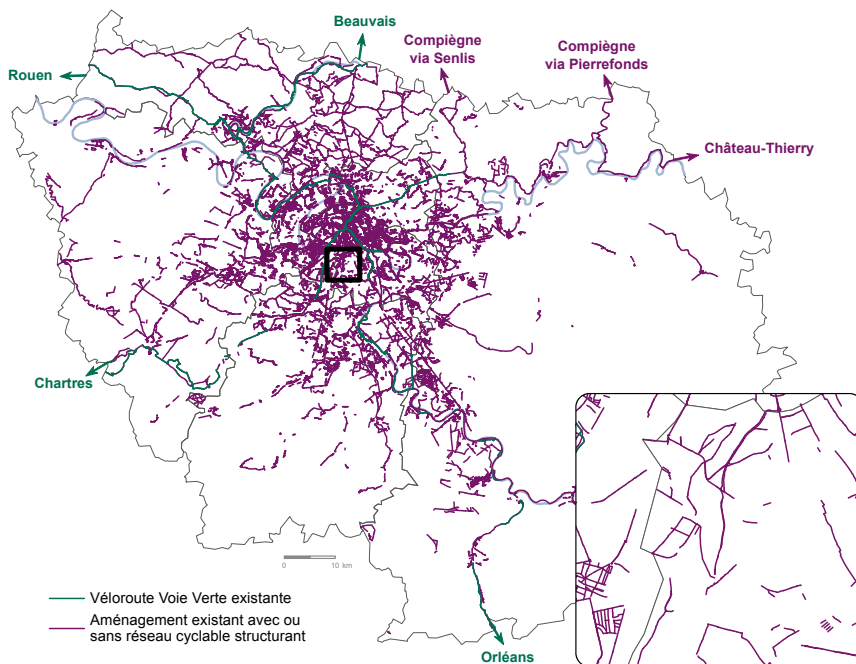
L'offre en taxis et VTC (véhicules de transport avec chauffeur) a connu une très forte progression, due principalement au développement de l'activité VTC. Pour l'utilisateur, l'accès à ce type de service est donc devenu plus facile, même si les conditions de circulation des taxis ne se sont pas améliorées de manière significative.





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

2 400 kilomètres d'aménagements cyclables ont été réalisés depuis 2010. La majorité a été faite à l'échelle locale et 1 100 kilomètres ont concerné le réseau régional cyclable structurant. L'objectif fixé par le PDUIF à l'horizon 2020 apparaît ainsi trop ambitieux et il ne sera pas atteint malgré une dynamique soutenue. Une priorisation sera nécessaire et la continuité des itinéraires à l'échelle locale sera à privilégier.



### Aménagements cyclables en Île-de-France

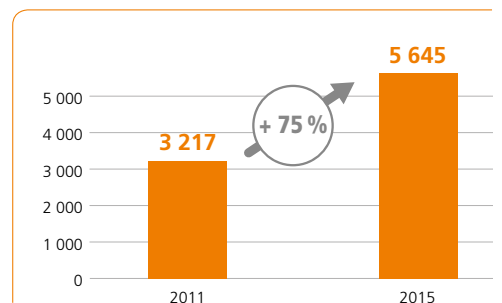
Au 31/12/2015

Source : IAU Île-de-France.

### Nombre de kilomètres d'itinéraires cyclables existants en Île-de-France

Y compris réseau cyclable structurant régional

Source : IAU Île-de-France.



En matière de stationnement pour les vélos, l'équipement progresse aux abords des gares, sous l'impulsion du programme Véligo financé par le STIF (15 % des 20 000 places déjà réalisées). En revanche, hormis à Paris, le nombre de places offertes sur le reste de l'espace public est en général très limité, alors même qu'il s'agit d'une mesure prescriptive du PDUIF dont le coût n'est pas élevé.

La plupart des communes franciliennes de plus de 10 000 habitants possèdent une ou plusieurs zones de circulation apaisée (zones 30, zones de rencontre, aires piétonnes) : l'objectif du PDUIF est ainsi quasiment atteint. Toutefois, peu d'entre elles ont généralisé la voirie à 30 km/h sur la voirie locale. C'est cependant un levier important pour améliorer la sécurité routière en ville et rendre plus agréables les déplacements à pied.

Seules 24 % des principales coupures urbaines qui pénalisent les cyclistes comme les piétons ont été résorbées. Une approche plus pragmatique dans l'identification de solutions à moindre coût est sans doute à rechercher.

**DÉFI**  
**5**

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

La **sécurité routière** reste un enjeu majeur. Le nombre de tués et de blessés hospitalisés sur les routes franciliennes a diminué de 11 % entre la période 2005-2009 et la période 2011-2015. On est ainsi loin de l'objectif du PDUIF d'une réduction de moitié. Les statistiques récentes montrent plutôt une tendance à une nouvelle augmentation.

Les piétons restent vulnérables en ville, en particulier les enfants et les personnes âgées qui sont les principales victimes. Seuls l'aménagement de l'espace public et la pacification de la voirie permettront d'améliorer la situation.

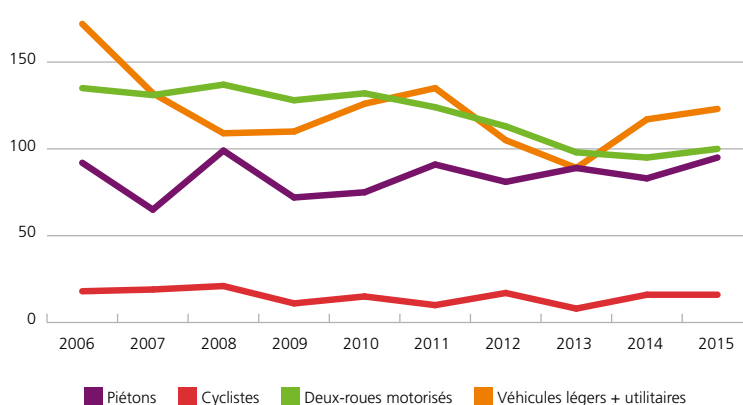
L'accidentalité est en diminution pour les usagers de deux-roues motorisés, néanmoins ce mode de déplacement reste le plus accidentogène.

Le non-respect des règles et les comportements à risques sont des causes majeures d'accident. Le contrôle et la prévention sont ainsi essentiels. De nombreuses initiatives existent en matière de prévention, mais ne touchent pas l'ensemble des territoires.

**Nombre de tués sur les routes**

En Île-de-France, par catégorie d'usagers

Sources : DRIEA  
 Île-de-France – Observatoire régional de la sécurité routière.



Les politiques de **stationnement** constituent un levier essentiel pour l'usage des modes de transport. Toutefois, l'organisation de la réglementation du stationnement dans les communes franciliennes répond plus souvent à une logique de gestion de l'espace à l'échelle locale qu'à une prise en compte des politiques de déplacement à une échelle plus large. Ainsi, plusieurs communes du cœur de métropole desservies par le réseau ferré ou plus récemment par des lignes de tramway n'ont pas mis en place de stationnement payant. Cette situation a peu évolué depuis 2010. La mise en œuvre de la réforme de la dépenalisation du stationnement payant constituera une opportunité pour faire évoluer les politiques de stationnement, notamment en permettant une meilleure rotation des véhicules avec la mise en place d'un contrôle plus efficace.

Dans l'ensemble, les documents d'urbanisme adoptés depuis 2014 respectent les normes du PDUIF concernant la réalisation de places de stationnement dans les constructions neuves, en particulier pour la prescription de normes plafond pour les immeubles de bureaux selon la qualité de la desserte en transports collectifs.

Concernant le **réseau routier**, la plupart des projets inscrits au PDUIF n'ont pas avancé, qu'il s'agisse de nouvelles infrastructures ou de mesures d'exploitation.

Le développement des **usages partagés de la voiture** s'est surtout fait avec le service Autolib', service d'autopartage en trace directe. Globalement, les services n'ont pas encore trouvé d'équilibre économique.



Concernant le covoiturage, l'aménagement d'aires de stationnement permettant le regroupement des covoitureurs débute en Île-de-France dans des secteurs où la desserte en transports collectifs est limitée. Les services de mise en relation de covoitureurs pour les trajets domicile-travail se sont multipliés, toutefois ils peinent à trouver leur public car l'intérêt financier à covoiturer est limité pour les conducteurs sur des trajets courts (contrairement aux trajets interurbains qui font le succès des sites comme BlaBlaCar).



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

La mise en accessibilité de l'ensemble de la chaîne de déplacements a été rendue obligatoire par la loi à l'échéance de 2015, mais cette obligation est encore loin d'être concrétisée.

Il n'existe pas de recensement exhaustif du niveau d'accessibilité de la voirie. Toutefois, les éléments recueillis pour le présent bilan montrent que beaucoup reste à faire. Les travaux sont surtout menés à l'occasion de chantiers de voirie classiques. La priorisation et la programmation des travaux semblent ainsi particulièrement nécessaires afin d'avancer de manière coordonnée avec la mise en accessibilité des établissements recevant du public et des transports en commun.

Pour les transports collectifs, les réalisations ont été plus lentes qu'envisagé par le Schéma Directeur d'Accessibilité qui avait été intégré dans le PDUIF. Le SDA-Ad'AP redonne une dynamique avec une programmation précise et un engagement des acteurs. À fin 2015, 39 % des lignes et 46 % des gares concernées étaient accessibles.



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

L'organisation du transport de marchandises et des livraisons est principalement du ressort de l'initiative privée. La puissance publique peut cependant intervenir sur les infrastructures nécessaires à ces activités, sites logistiques et réseaux de transport, ainsi que sur la circulation et le stationnement des véhicules.

La préservation des 133 sites logistiques listés au PDUIF reste fragile dans les PLU, tout comme leur maintien en activité. La création d'espaces logistiques urbains reste limitée à quelques exemples emblématiques.

Parmi les modes alternatifs au transport par camion, la voie fluviale est performante pour le transport des déblais de chantiers et des granulats. Sa position devrait donc être confortée avec les nombreux grands chantiers à venir en Île-de-France, notamment ceux du Grand Paris Express. Elle joue aussi un rôle de plus en plus important dans la logistique urbaine grâce à des expériences réussies.

L'organisation des livraisons reste difficile dans les cœurs de ville, faute d'espace dédié sur la voirie ou dans les espaces privés. L'expérimentation par quartiers est à encourager pour faire évoluer les comportements des usagers de la voirie et identifier localement les solutions qui fonctionnent avant de les étendre. Par ailleurs, il est indispensable de prévoir dans les PLU les dispositions pour que soient prévus dans les opérations d'aménagement les espaces nécessaires aux livraisons. L'essor à venir du e-commerce renforce cette nécessité.

En matière environnementale, la mise en place progressive d'une zone à circulation restreinte à Paris est la seule mesure effective de limitation de la circulation des véhicules les plus polluants en Île-de-France.



## Faire des Franciliens des acteurs responsables de leurs déplacements

Si l'information en matière de transports collectifs a beaucoup progressé, ce n'est pas encore le cas de l'information multimodale pour l'ensemble des modes de déplacement (vélo, voiture, etc.) pour lesquels il n'existe pas de site de référence. L'essor du numérique rend désormais possible le développement d'un tel outil par le STIF.

En matière de changement de comportement de mobilité, les plans de déplacements d'entreprises et d'administrations constituent un outil privilégié. Leur élaboration et leur pérennisation demandent une implication forte tant au sein des établissements qu'en accompagnement. La loi relative à la transition énergétique rend obligatoire l'élaboration de ces plans désormais dénommés « plans de mobilité » pour toute entreprise regroupant au moins cent salariés sur un même site. L'organisation de l'accompagnement va *de facto* devoir être revue pour assurer un soutien adéquat.

### Les enjeux financiers

Concernant les **transports collectifs**, les dépenses de fonctionnement se sont élevées à 9,4 milliards d'euros en 2015, en hausse de 12 % de 2010 à 2015 (en euros constants) sous l'effet de la croissance de l'offre de transport et des dotations aux amortissements. Les dépenses d'investissement se sont élevées à 3,8 milliards d'euros en 2015 : elles ont augmenté de 57 % de 2010 à 2015 (en euros constants). Elles sont réparties à peu près à parts égales entre l'extension des réseaux, l'achat et la rénovation de matériel roulant, la modernisation et l'entretien du patrimoine.

Le financement de l'augmentation des dépenses a principalement été assuré par une augmentation de la participation des employeurs aux dépenses de fonctionnement et d'investissement via les contrats STIF/opérateurs, ainsi que par l'attribution de ressources pérennes à la Société du Grand Paris pour l'investissement.

La question du financement, tant du fonctionnement que de l'investissement, des transports collectifs sera cruciale dans les années à venir pour continuer à développer l'offre et améliorer la qualité de service.

Concernant la **voirie**, les dépenses de fonctionnement se sont élevées à 0,7 milliard d'euros en 2015 et sont restées stables (en euros constants) de 2010 à 2015. Elles sont consacrées aux trois quarts aux dépenses de voirie locale (communes et EPCI).

Les dépenses d'investissement se sont élevées en 2015 à près d'1 milliard d'euros. Elles ont été très élevées jusqu'en 2013, autour de 1,4 milliard d'euros (en euros constants 2015), montant largement supérieur à la décennie 2000, pour diminuer très fortement en 2014 et 2015.

Après un contexte favorable à la mise en œuvre du PDUIF en matière d'aménagement de la voirie, il est à craindre à court terme une baisse de l'investissement des collectivités dans un contexte de forte contrainte budgétaire et de remaniement institutionnel.



## La gouvernance

À l'échelle des collectivités locales, le bilan défi par défi permet de conclure que les actions du PDUIF dont la mise en œuvre est la plus avancée sont celles qui bénéficient :

- d'un pilotage clairement établi ;
- de financements ou de subventions identifiés, en particulier de la part de la Région ou du STIF.

En revanche, les actions dont la mise en œuvre est plus difficile :

- ne sont pas toujours les plus coûteuses ;
- sont moins maîtrisées techniquement ou pas encore appropriées ;
- font peur par l'ampleur.

Spécificité francilienne prévue par le code des transports, le PDUIF peut être précisé localement par des plans locaux de déplacements (PLD) élaborés par les EPCI à leur initiative. À fin 2015, 10 PLD ont été élaborés ou sont en cours d'élaboration dans le respect des orientations et prescriptions du PDUIF 2010-2020. Ces PLD nouvelle génération ont pour la plupart joué le jeu fixé par le PDUIF de documents plus précis sur les actions à mettre en œuvre et plus programmatiques, restant dans un réalisme financier.

La recomposition du paysage institutionnel francilien intervenue au 1<sup>er</sup> janvier 2016 et celle à venir au 1<sup>er</sup> janvier 2017 conduisent à une couverture intégrale du territoire francilien par des établissements publics de coopération intercommunale ou des établissements publics territoriaux. C'est une opportunité pour que les PLD se multiplient rapidement et élaborent des programmes d'actions prioritaires en tenant compte des contraintes budgétaires.



# L'évolution du contexte et la mesure des effets sur la mobilité et l'environnement

L'enjeu du PDUIF est d'assurer un équilibre durable entre les besoins de mobilité et la protection de l'environnement et de la santé.

Le PDUIF fixe les objectifs d'évolution de la mobilité à atteindre sur la période 2010-2020 pour assurer cet équilibre. Ces objectifs ont été déterminés en prenant des hypothèses sur l'évolution du contexte : développement urbain de l'Île-de-France, prix des carburants.





## L'évolution du contexte

- Évolution des populations, emplois et taux de chômage
- Évolution du contexte d'utilisation de la voiture

## Les effets sur la mobilité et l'environnement

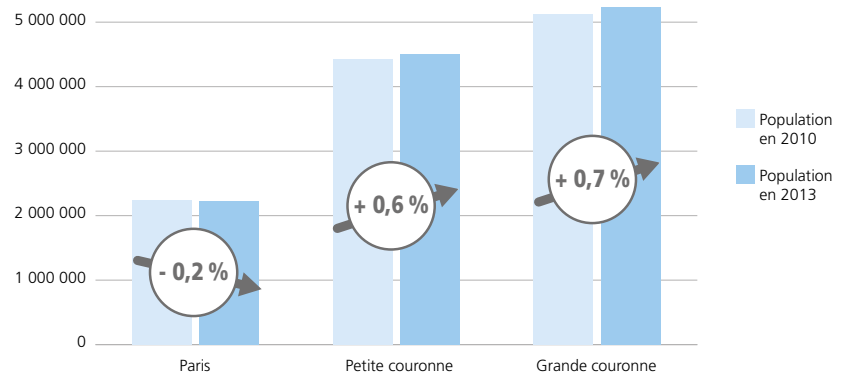
- Évolution de la mobilité en transports collectifs et sur les réseaux routiers
- Usage du vélo
- Nuisances sonores
- Qualité de l'air et gaz à effet de serre
- Transport de marchandises et livraisons

## Bilan 2010-2015

- L'évolution des populations et emplois suit globalement la tendance envisagée lors de l'élaboration du PDUIF. Le dynamisme est plus fort en dehors de Paris qu'à Paris. La petite couronne est le territoire le plus dynamique en emplois.
- Le taux de chômage est globalement orienté à la hausse, surtout en proche couronne.

## Nombre d'habitants en Île-de-France

Comparaison entre 2010 et 2013, par localisation



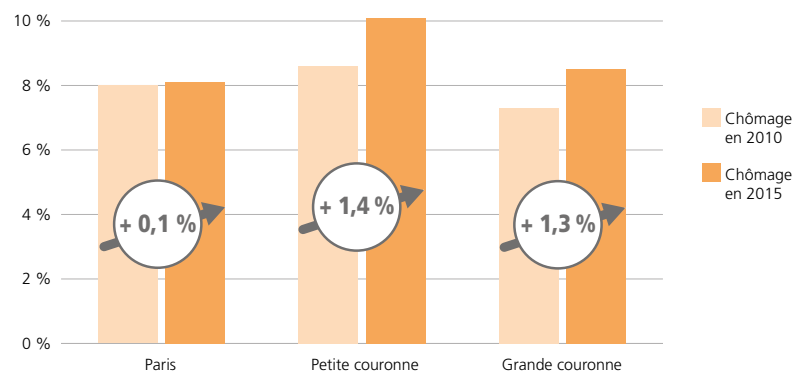
## Nombre d'emplois en Île-de-France

Comparaison entre 2010 et 2013, par localisation



## Taux de chômage en Île-de-France

Comparaison entre 2010 et 2015, par localisation



**Source :** Insee : recensement de la population, estimations localisées d'emploi, taux de chômage localisé en moyenne annuelle.



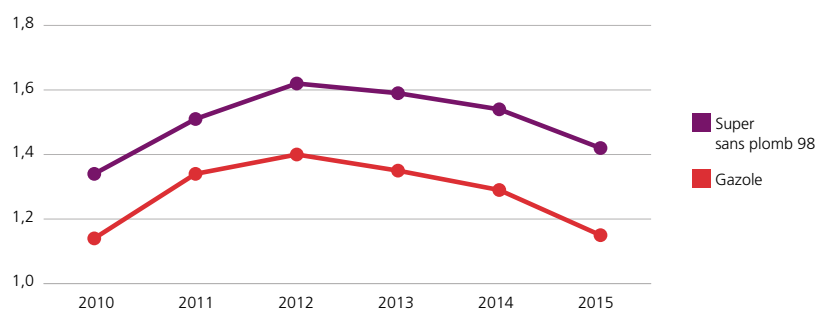


## Bilan 2010-2015

- Les prix des carburants sont orientés à la baisse depuis 2012. L'hypothèse d'évolution des prix des carburants retenue à l'horizon 2020 dans le PDUIF est de 1,50 € le litre pour le Super sans plomb 98 (en euros 2010). On est donc en 2015 légèrement en dessous de cette hypothèse.
- Les immatriculations de voitures particulières sont assez stables sur la période. Toutefois, la tendance récente est à une croissance des achats de véhicules neufs.

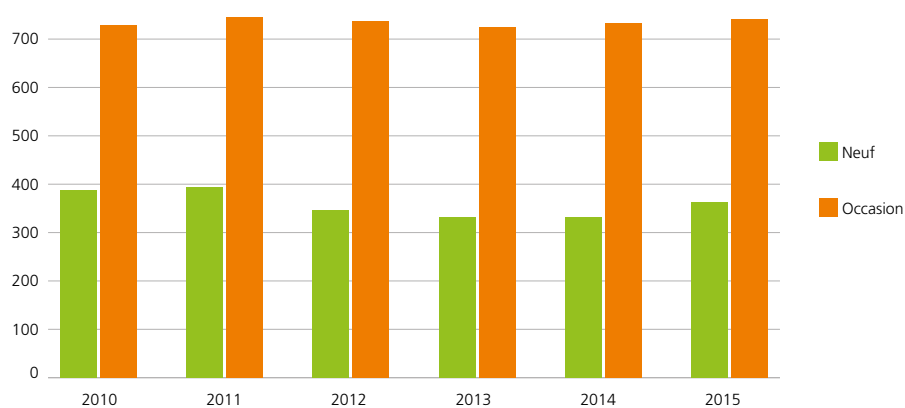
## Prix des carburants routiers à la pompe

De 2010 à 2015, en €/litre



## Immatriculations de voitures particulières en Île-de-France

De 2010 à 2015, en milliers



**Source :** SOeS (service de l'Observation et des Statistiques du ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer).

## Objectifs du PDUIF

Dans un contexte de croissance de 7 % des déplacements :

- Réduire de 2 % l'usage des modes individuels motorisés
- Augmenter de 20 % l'usage des transports collectifs et de 10 % l'usage des modes actifs entre 2010 et 2020

## Indicateurs de suivi

- Comptages de fréquentation des réseaux de transports collectifs
- Comptages de fréquentation des réseaux routiers

## Bilan 2010-2015

En l'absence d'une nouvelle enquête globale transport, l'atteinte des objectifs d'évolution de la mobilité fixés par le PDUIF a été estimée à partir de l'évolution des comptages de fréquentation sur le réseau de transports collectifs d'une part et sur le réseau routier d'autre part.

### Transports collectifs

La croissance de l'usage des transports collectifs a concerné tous les territoires franciliens.

- La croissance est modérée à Paris, où la part modale des transports collectifs est déjà très élevée et la croissance urbaine limitée. Le trafic du métro est en conséquence stable sur la période.
- Cette croissance est très dynamique en petite et en grande couronne. En grande couronne, il s'agit d'une rupture de tendance par rapport aux évolutions observées dans les périodes précédentes.

**Globalement, les tendances estimées montrent une forte croissance de l'usage des transports collectifs de + 1,3 % en moyenne annuelle, toutefois un peu moins dynamique que dans la décennie 2000.**



## Évolution de l'usage des transports collectifs

Entre 2010 et 2015

	Usage des transports collectifs Évolution annuelle 2015/2010
Paris	0,3 %
Petite couronne	2,4 %
Grande couronne	2,8 %
Île-de-France	1,3 %

## Évolution de l'usage des réseaux routiers

Entre 2010 et 2014

	Usage des réseaux routiers Évolution annuelle 2014/2010
Paris	- 2,1 %
Petite couronne	- 0,6 %
Grande couronne	- 0,2 %
Île-de-France	- 0,5 %

**Source :** STIF, à partir de données RATP, SNCF, Optile, DIRIF, départements et Ville de Paris.

**Note :** pour les transports collectifs, l'estimation de l'évolution moyenne annuelle est calculée à partir des comptages de fréquentation en jour ouvrable (entrants dans les stations de métro et train-rer, utilisateurs des lignes de bus). Les comptages n'étant pas tous disponibles en 2010 et 2015, l'évolution est calculée en moyenne annuelle afin de permettre une agrégation par territoire et selon les modes.

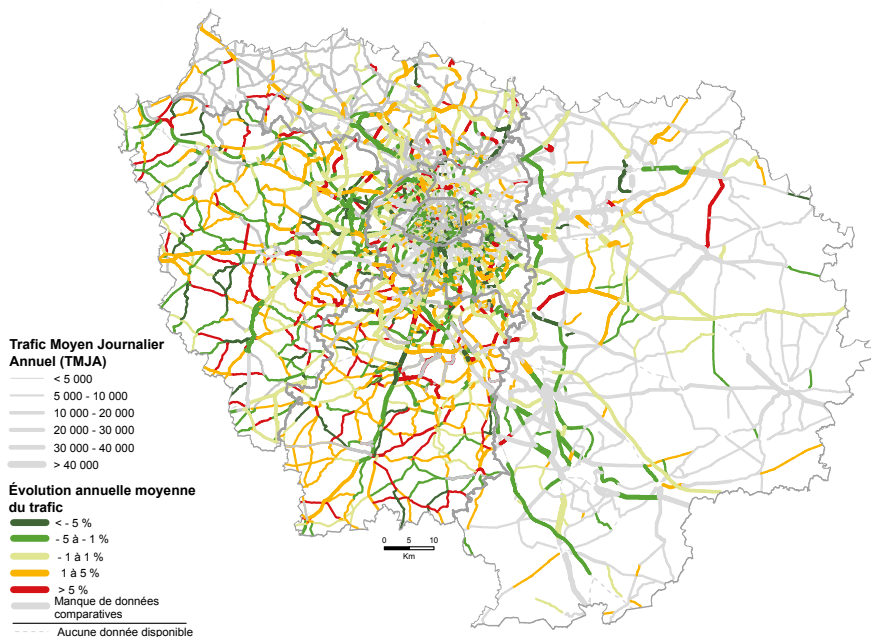
Pour les réseaux routiers magistral et structurant, l'estimation de l'évolution moyenne annuelle est réalisée sur la base des

données de trafic moyen journalier annuel (TMJA) sur le réseau routier national, les réseaux départementaux et le réseau de la Ville de Paris. L'évolution est calculée à partir de l'analyse des TMJA des années 2010 et 2014 quand les données étaient disponibles, et des horizons qui s'en rapprochent le plus quand les données n'étaient pas disponibles. Afin de permettre l'agrégation des évolutions par tronçon de réseau, l'évolution est calculée en moyenne annuelle et agrégée à l'échelle des couronnes franciliennes. Ces estimations ont été agrégées sur l'ensemble de l'Île-de-France en les pondérant par les distances parcourues au sein de ces territoires selon les résultats de l'Enquête Globale Transport (EGT) 2010 STIF – Omnif – DRIEA.



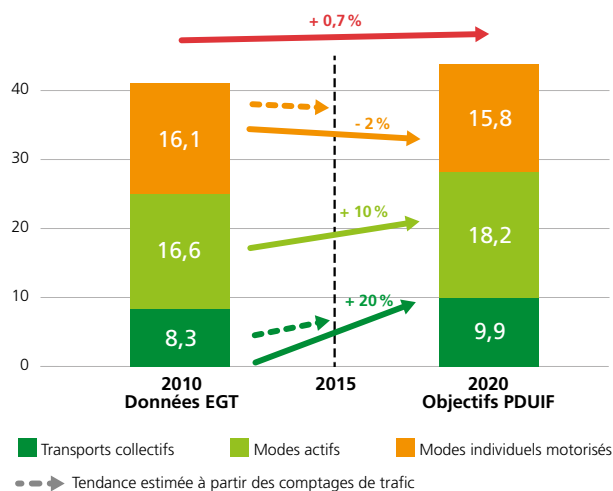
## Évolution des trafics routiers en Île-de-France

Entre 2010 et 2014



## Nombre de déplacements quotidiens en Île-de-France

En millions par jour, par mode de transport



Source : STIF.



### Réseaux routiers

- À Paris et en petite couronne, le trafic des réseaux routiers continue à diminuer, prolongeant ainsi la tendance déjà constatée dans les années 2000.
- En grande couronne, l'analyse des comptages disponibles conduit à estimer une diminution en moyenne annuelle pour l'ensemble de ce territoire. Cette évolution devra être confirmée par l'analyse des comptages de l'année 2015.

**Le trafic (voitures et poids lourds) des réseaux routiers magistral et structurant en Île-de-France diminue de - 0,5 % en moyenne annuelle.**

Les tendances observées dans l'usage des réseaux sont dans l'épure des objectifs fixés par le PDUIF. Elles confortent ainsi ces objectifs dont le niveau avait été déterminé par une double approche :

- une modélisation de l'évolution de l'usage des modes individuels motorisés nécessaire pour réduire de 20 % les émissions de gaz à effet de serre liées aux déplacements entre 2010 et 2020 ;
- une modélisation de l'impact des actions inscrites au PDUIF sur les déplacements pour s'assurer que les actions permettraient bien d'atteindre les objectifs.

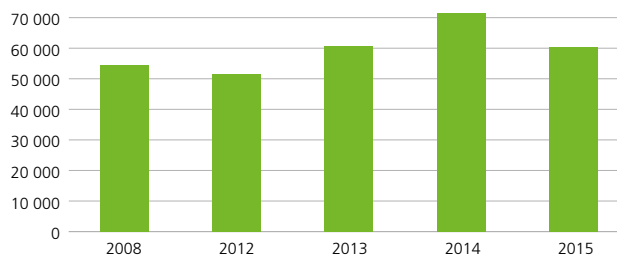
### Bilan 2010-2015

Les seules données disponibles en matière d'usage du vélo concernent Paris.

- Depuis 2010, l'usage de Vélib' a augmenté régulièrement (croissance de la fréquentation annuelle de 60 % entre 2010 et 2015). Selon l'enquête Parc Auto (TNS Sofres), 6 % des Franciliens ont eu recours aux vélos en libre service en Île-de-France.
- Les comptages de vélos réalisés en 18 points de comptage à Paris montrent une tendance générale à la hausse, la fluctuation selon les années étant aussi liée au contexte météorologique.

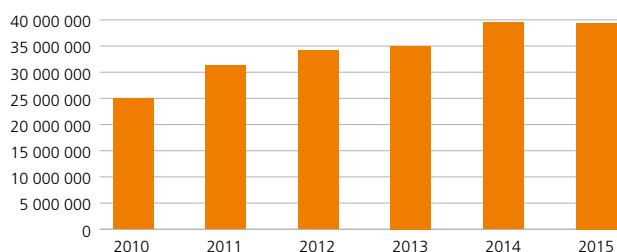
### Nombre de vélos comptés au cours d'une journée en semaine (octobre) sur 18 points de comptage de la Ville de Paris

De 2008 à 2015



### Nombre de déplacements Vélib'

De 2010 à 2015



**Sources :** Observatoire des déplacements, Ville de Paris.



## Objectif du PDUIF

Réduire l'exposition des Franciliens au bruit des transports

## Indicateur de suivi

Cartes de bruit/part des Franciliens exposés au bruit

## Bilan 2010-2015

Les éléments d'évaluation présentés ci-après proviennent des cartes stratégiques de bruit routier et ferré élaborées conformément à la Directive européenne 2002/49/CE. Ils sont représentatifs de la situation de la fin des années 2000, et constituent donc plutôt un état initial pour le PDUIF.

### Bruit routier

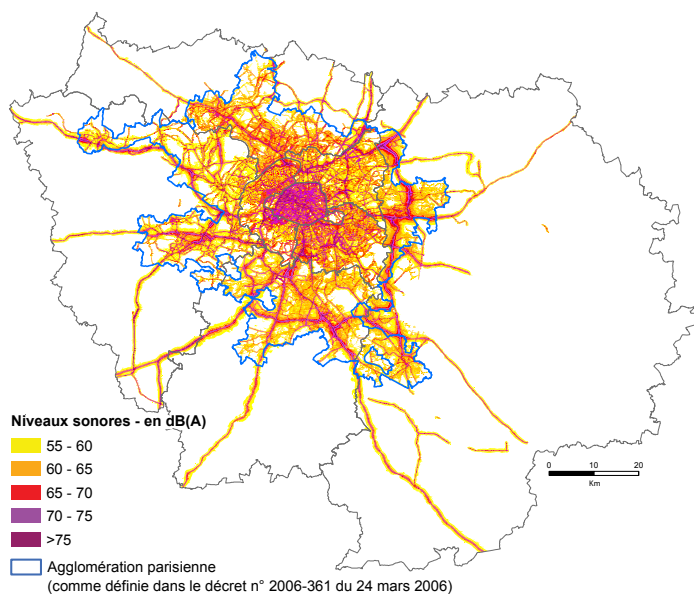
- 1,72 million de personnes seraient, selon Bruitparif, exposées à des niveaux supérieurs à la valeur limite de 68 dB(A) pour l'indicateur en vigueur (indicateur Lden : période jour/soir/nuit).
- 870 000 personnes seraient exposées à des niveaux nocturnes qui dépassent la valeur limite de 62 dB(A) pour l'indicateur en vigueur pour la période de nuit (indicateur Ln).
- Seuls des éléments sur des opérations ciblées le long de certains axes sont disponibles à ce jour.

### Bruit ferré

- 100 000 personnes seraient, selon Bruitparif, exposées à des niveaux supérieurs à la valeur limite de 73 dB(A) pour l'indicateur en vigueur (indicateur Lden : période jour/soir/nuit).
- 120 000 personnes seraient exposées à des niveaux nocturnes qui dépassent la valeur limite de 65 dB(A) pour l'indicateur en vigueur la période de nuit (indicateur Ln).

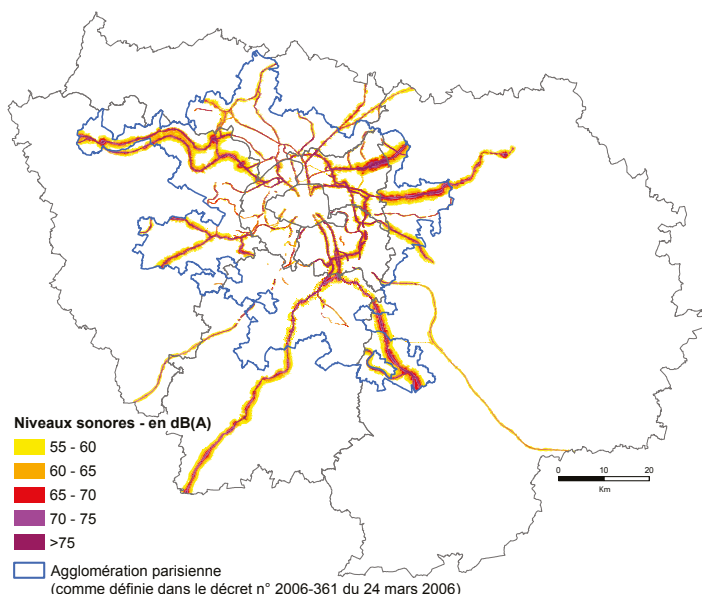
## Bruit routier (type A) en Île-de-France

Indicateur Lden (jour/soir/nuit)



## Bruit ferré (type A) en Île-de-France

Indicateur Lden (jour/soir/nuit)



**Source :** consolidation Bruitparif d'après données fournies par les collectivités territoriales, les conseils départementaux, Bruitparif et le Cerema DTer-IdF pour le bruit routier et d'après données fournies par le Cerema DTer-IdF, SNCF Réseau et la RATP pour le bruit ferré.

## Objectifs du PDUIF

- Atteindre les objectifs de qualité de l'air
- Réduire de 20 % les émissions de gaz à effet de serre pour revenir au niveau de 1990

## Indicateurs de suivi

- Nombre de Franciliens exposés à des concentrations moyennes annuelles de polluants supérieures aux objectifs
- Niveau des émissions de gaz à effet de serre liées aux transports

## Bilan 2010-2015

**Les niveaux de pollution en 2015 restent problématiques, malgré une tendance à la baisse.**

- Les concentrations de particules et de dioxyde d'azote en Île-de-France dépassent de façon importante les objectifs de qualité à proximité du trafic. 1,6 million de Franciliens situés dans le cœur de l'agglomération étaient encore potentiellement exposés à un dépassement de la valeur limite annuelle en dioxyde d'azote en 2015.
- Pour les particules PM2,5, c'est même la quasi-totalité des Franciliens qui est concernée par le dépassement de l'objectif de qualité.
- On constate toutefois une baisse des niveaux de pollution chronique pour ces polluants. *A contrario*, le niveau d'ozone a tendance à stagner, voire à augmenter.
- Des seuils existent également pour définir les pics de pollution lorsque des niveaux très élevés sont atteints sur une période courte. L'abaissement des seuils réglementaires a conduit à une multiplication des épisodes ces dernières années, toutefois c'est bien la pollution chronique tout au long de l'année qui présente l'impact sanitaire le plus fort.



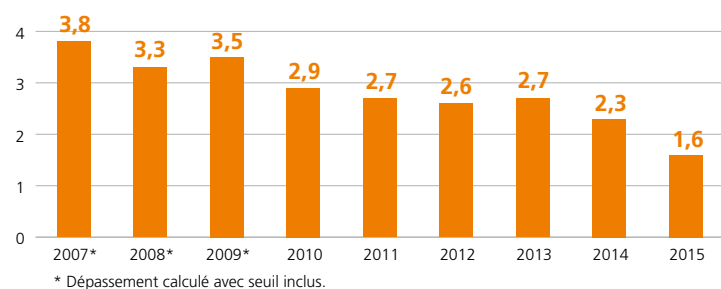
## Concentrations de polluants réglementés par rapport aux normes de qualité de l'air en Île-de-France

En 2015

Polluants	Niveau de concentration par rapport à l'objectif de qualité		Évolution de la concentration sur la période 2007-2015	
	Situation de fond	Proximité du trafic	Situation de fond	Proximité du trafic
NO <sub>2</sub>	Dépassé	Dépassé	↓	↓
PM10	Respecté	Dépassé	↓	↓
PM2,5	Dépassé	Dépassé	↓	↓
O <sub>3</sub>	Dépassé	-	→	-
Benzène	Respecté	Dépassé	↓	↓

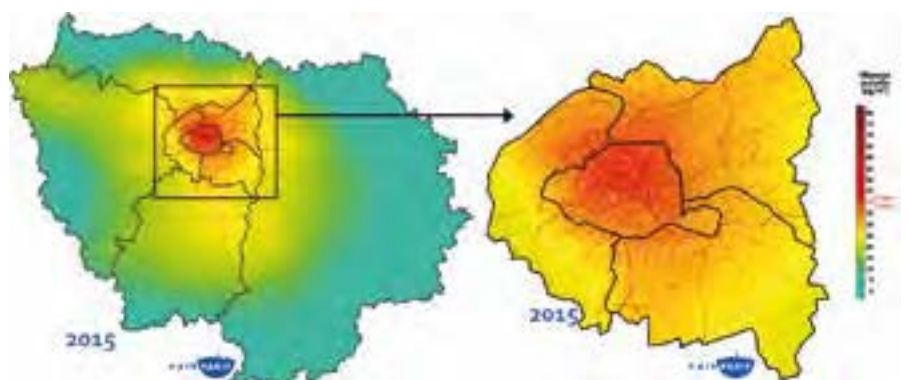
## Nombre d'habitants potentiellement concernés par un dépassement de la valeur limite annuelle (40 µg/m<sup>3</sup>) en dioxyde d'azote en Île-de-France

De 2007 à 2015, en millions



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

En 2015



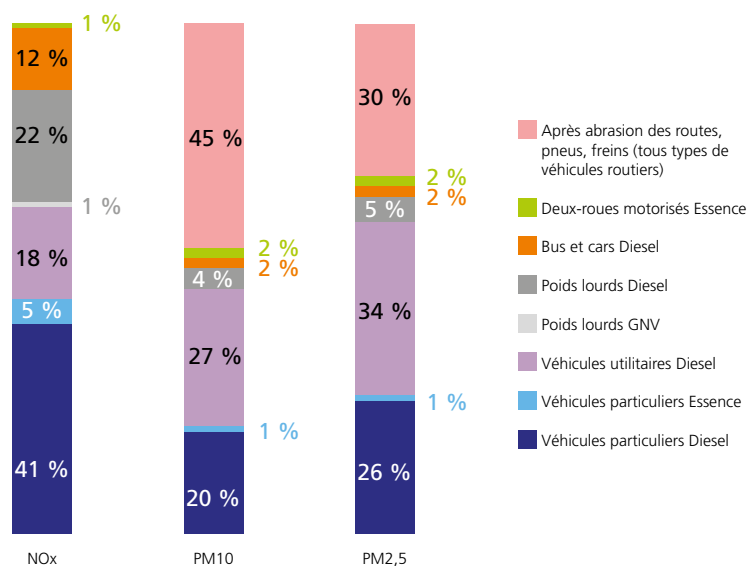
## Part des transports dans les émissions de certains polluants réglementés en Île-de-France

En 2012

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

## Émissions d'oxydes d'azote et de particules du trafic routier en Île-de-France

En 2015, répartition par type de véhicule



Source : Airparif.

•••

### Le trafic routier reste un des principaux responsables des émissions de certains polluants.

- Les transports routiers contribuent fortement aux émissions d'oxydes d'azote, de particules et de benzène ; ils influencent également le niveau d'ozone.
- Les émissions sont liées à l'échappement, mais aussi à l'abrasion des routes, pneus et freins dont la part est de plus en plus importante.
- Les améliorations technologiques des véhicules thermiques (normes Euro plus sévères) et le développement de véhicules à très faibles émissions (hybrides, électriques) contribuent à la diminution des émissions à l'échappement. En revanche, ils n'agissent pas sur les émissions liées à l'abrasion.

### Il existe également un enjeu sur les émissions de gaz à effet de serre.

- En Île-de-France, le trafic routier était responsable de 32 % des émissions directes de gaz à effet de serre en 2012 (source : Airparif). La loi de 2010 portant engagement national pour l'environnement fixe pour objectif de diminuer les émissions de gaz à effet de serre de 20 % d'ici 2020 pour revenir au niveau de 1990.

## Objectif du PDUIF

Favoriser le transport par voie d'eau et par le fer

## Indicateurs de suivi

- Tonnes x km transportées par mode
- Nombre de mouvements de livraison

## Bilan 2010-2015

Il n'existe plus de statistiques exhaustives sur les volumes de marchandises transportées par le fer. Il n'est donc plus possible d'apprécier l'évolution de la part des différents modes.

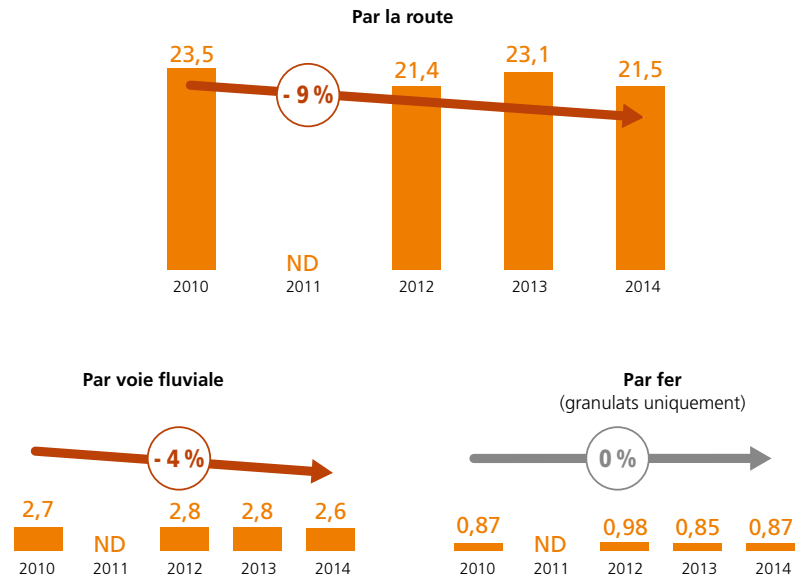
- Les volumes transportés exprimés en tonnes x km sont stables ou en diminution. Il n'est cependant pas possible de savoir si cela reflète une diminution de l'activité ou une plus grande massification.

L'enquête « Transport de marchandises en ville 2011-2014 » est la première enquête de ce type réalisée en Île-de-France.

- On estime qu'il y a 4 260 000 enlèvements et livraisons par semaine en Île-de-France. Ces enlèvements et livraisons correspondent chacun à un mouvement de marchandise dans un véhicule, qu'il s'agisse d'un deux-roues ou triporteur, d'une fourgonnette (moins de 2,5 tonnes), d'une camionnette (moins de 3,5 tonnes), d'un camion porteur ou ensemble articulé.
- L'essentiel des livraisons et enlèvements sont effectués par des véhicules de moins de 3,5 tonnes.

## Volumes de marchandises transportées en Île-de-France

De 2010 à 2014, en milliards de tonnes x km

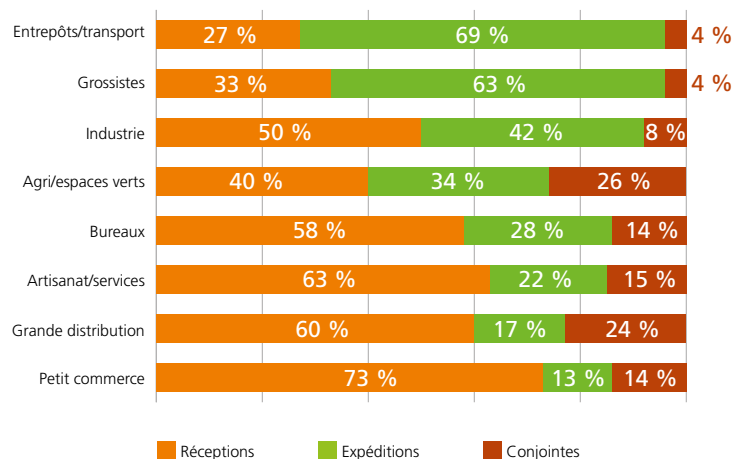


Sources : IAU, à partir des données DRIEA – SOeS Sitranet (route et voie d'eau) – UNICEM/UNPG (granulats par fer).

Note : ND : non disponible.

## Mouvements de marchandises générés par l'activité francilienne

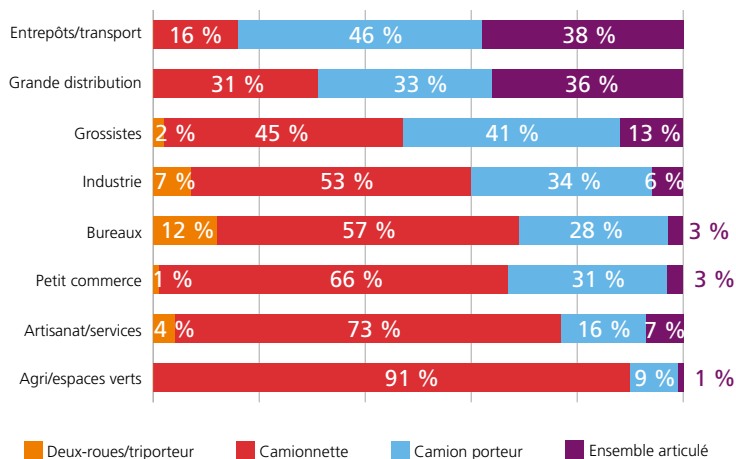
Répartition par type de mouvement, selon l'activité





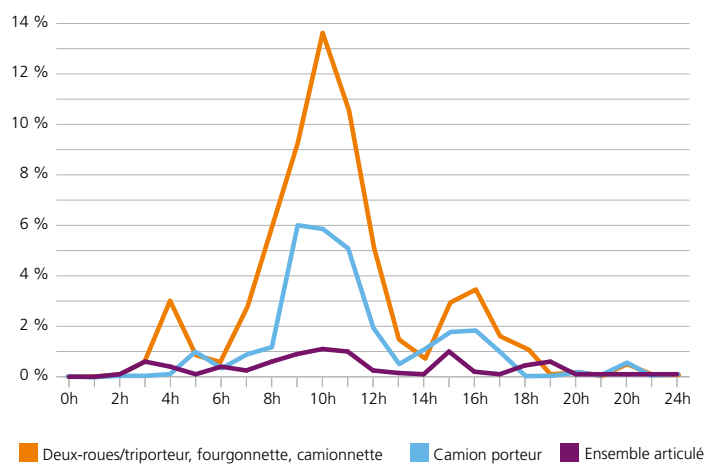
## Véhicules utilisés dans les mouvements de marchandises générés par l'activité francilienne

Répartition par type de véhicule, selon l'activité



## Rythme horaire des livraisons de marchandises générées par l'activité francilienne

Par type de véhicule



Source : enquête « Transport de marchandises en ville 2011-2014 », Région Île-de-France.



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

La façon dont on construit la ville détermine fortement les pratiques de déplacement. Ainsi, la localisation de l'habitat et des emplois, mais aussi des services et des équipements, influe sur les besoins de déplacement et l'utilisation des différents modes de transport.

À une échelle plus locale, l'aménagement urbain et la qualité de l'espace public conditionnent fortement la possibilité de se déplacer à pied et à vélo.





## Les principes d'action retenus

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

**Agir au niveau des documents d'urbanisme et des projets d'aménagement parce que leur élaboration permet de concevoir l'aménagement en lien avec les problématiques de transport**

**Utiliser le levier des projets de transports collectifs pour inciter à mettre en œuvre les principes d'aménagement favorables aux modes alternatifs aux modes motorisés**

**Utiliser le levier de la maîtrise du foncier**

## Les actions

### 1.1

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

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

**Objectif du PDUIF**

Développer l'urbanisation à proximité des transports (reprise de l'objectif du SDRIF)

**Action concernée**

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

**Indicateur de suivi**

Évolution de la population autour des transports collectifs structurants

**Bilan 2010-2015**

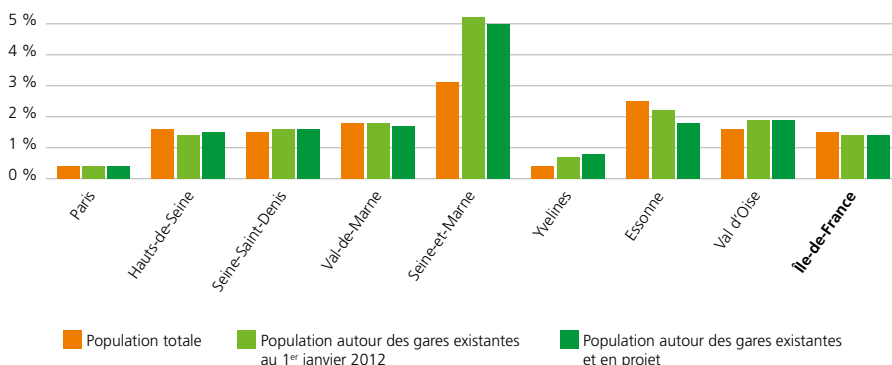
- Les données relatives à la population sont disponibles avec un décalage temporel correspondant aux dates de publication des résultats des recensements de la population à une échelle infracommunale. La présente analyse porte sur la période entre le 1<sup>er</sup> janvier 2009 et le 1<sup>er</sup> janvier 2012.
- Les taux moyens d'évolution de la population ne sont pas significativement différents entre les secteurs situés à proximité des gares et les autres territoires.
- La Seine-et-Marne constitue une exception notable : c'est le département qui a connu les plus forts taux de croissance de sa population, laquelle a augmenté nettement plus vite dans les secteurs autour des transports collectifs structurants existants ou en projet.

**Atteinte de l'objectif**

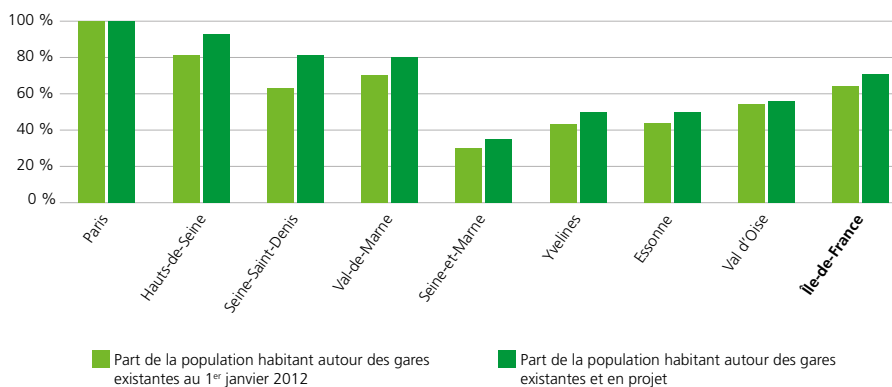
Développer l'urbanisation autour des transports

Début de mise en œuvre

**Taux de croissance de la population entre 2009 et 2012 par département**



**Part de la population autour des gares en 2012 par département**



**Sources :** recensement Insee de la population au 1<sup>er</sup> janvier de l'année considérée, croisé avec les données du mode d'occupation des sols (MOS) et Densibâti IAU – Population en ménage uniquement. Traitement STIF.

**Note :** « Autour des gares » : population à 1 000 mètres autour des gares de métro et train-rer et à 500 mètres autour des tramways et sites propres bus.



### Objectifs du PDUIF

- Mettre en œuvre les prescriptions et recommandations du PDUIF dans les documents d'urbanisme locaux (mise en compatibilité obligatoire avant le 19 juin 2017)
- Élaborer des chartes en lien avec les projets de nouvelles infrastructures de transports collectifs

### Action concernée

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

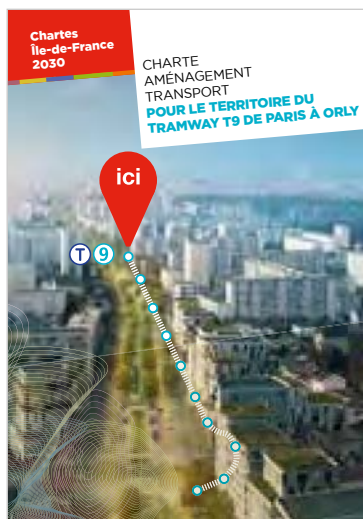
### Indicateur de suivi

Nombre de chartes autour des transports collectifs structurants

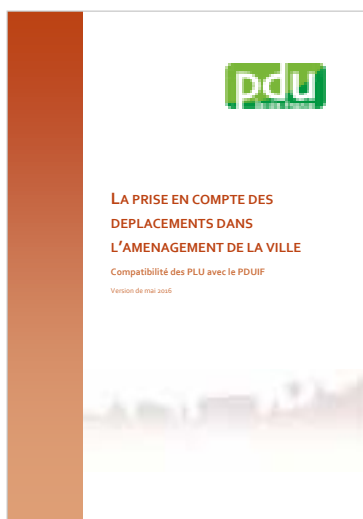
### Bilan 2010-2015

- Le STIF a élaboré un guide afin d'accompagner les communes et intercommunalités dans la prise en compte des prescriptions et recommandations du PDUIF dans les plans locaux d'urbanisme (PLU). Ce guide explicite le lien entre l'aménagement et les déplacements et décrit de façon plus précise l'articulation entre PDUIF et PLU. Il est constitué de fiches thématiques portant sur les normes de stationnement pour les véhicules motorisés et les vélos, l'espace public, l'intensification urbaine, les projets d'infrastructures de transports collectifs et le transport de marchandises.
- Les chartes aménagement – transport sont des démarches partenariales initiées par la Région Île-de-France avec les acteurs locaux, visant à mettre en œuvre un urbanisme durable et concerté sur des territoires de projet qui seront bien desservis par les transports collectifs. Quatre chartes ont ainsi été signées autour de projets de transports structurants (prolongement de

### Exemples de chartes aménagement – transport



### Exemple de fiches thématiques sur le rôle des plans locaux d'urbanisme dans la mise en œuvre du PDUIF



la ligne 11 du métro, Tangentielle légère nord, Tram 9 de Paris à Orly, T Zen 2 Sénart – Melun).

**Il est nécessaire d'enclencher/de conforter une réelle dynamique de développement urbain autour des transports collectifs structurants existants ou en projet (Grand Paris Express en particulier) dans le rayon permettant un accès facile à pied et à vélo et pas seulement à proximité immédiate des gares, tout en préservant l'espace autour de celles-ci pour faciliter leur accès en modes actifs et en bus.**

### Atteinte des objectifs

Élaborer des chartes aménagement – transport autour des nouvelles lignes de transport

En cours de mise en œuvre

Élaborer un guide méthodologique sur le rôle des PLU dans la mise en œuvre du PDUIF

En cours de mise en œuvre



DÉFI

2

## Rendre les transports collectifs plus attractifs

Les transports collectifs constituent une alternative essentielle aux modes individuels motorisés, en particulier dans l'agglomération centrale, là où la densité permet une massification des flux. Ils sont en effet plus vertueux du point de vue environnemental en termes d'émissions de polluants, de gaz à effet de serre et de nuisances sonores rapportées au nombre de passagers transportés.





## Les principes d'action retenus

**Développer l'offre de transports collectifs pour qu'elle réponde à la diversité des besoins de déplacement et à l'augmentation de la demande**

**Renforcer la qualité du service offert aux voyageurs, et en particulier la fiabilité et le confort du voyage**

**Faciliter l'usage des transports collectifs pour tous les voyageurs, et en particulier améliorer les conditions d'intermodalité**

## Les actions

### 2.1

Un réseau ferroviaire renforcé et plus performant

### 2.2

Un métro modernisé et étendu

### 2.3

Tramway et T Zen : une offre de transport structurante

### 2.4

Un réseau de bus plus attractif

### 2.5

Aménager des pôles d'échanges multimodaux de qualité

### 2.6

Améliorer l'information voyageurs dans les transports collectifs

### 2.7

Faciliter l'achat des titres de transport

### 2.8

Faire profiter les usagers occasionnels du passe sans contact Navigo

### 2.9

Améliorer les conditions de circulation des taxis et faciliter leur usage

Les transports collectifs répondent à des besoins de déplacement très différents : déplacements de proximité avec le bus et le tramway, mais aussi déplacements de plus longue distance, en particulier pour les trajets domicile-travail pour lesquels ils constituent la seule alternative possible à la voiture.

Le développement des transports collectifs se trouve donc au cœur du PDUIF, qui vise une croissance de 20 % de leur usage entre 2010 et 2020.

### Objectifs du PDUIF

- Créer de nouvelles infrastructures
- Élaborer et mettre en œuvre des schémas directeurs pour améliorer la performance des lignes de train-rer
- Généraliser le cadencement
- Moderniser le matériel roulant

### Action concernée

2.1 Un réseau ferroviaire renforcé et plus performant

### Indicateurs de suivi

- Évolution de l'offre
- Avancement des études et de la réalisation des infrastructures et des schémas directeurs des lignes de train-rer
- Évolution de la ponctualité des voyageurs
- Taux de matériels neufs ou renouvelés
- Évolution de la fréquentation

### Bilan 2010-2015

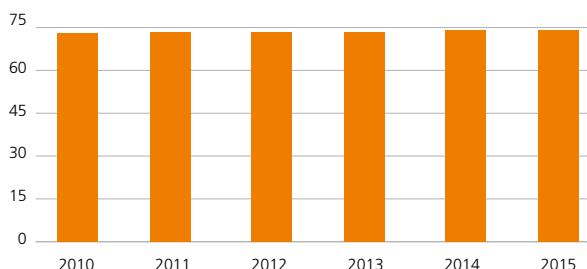
Le volume d'offre, exprimé en trains x kilomètres, est resté globalement identique entre 2010 et 2015, le nombre de circulations étant fortement contraint par les caractéristiques du réseau. En revanche les grilles horaires ont évolué, permettant d'accroître le nombre d'arrêts en gares, notamment dans le cadre :

- du cadencement de la ligne H, de la mise en œuvre des schémas directeurs des lignes B et D et de l'extension des missions de Noisy-le-Grand à Torcy sur la ligne A ;
- de la mise en service des gares Créteil Pompadour sur la ligne D et Rosa Parks sur la ligne E.



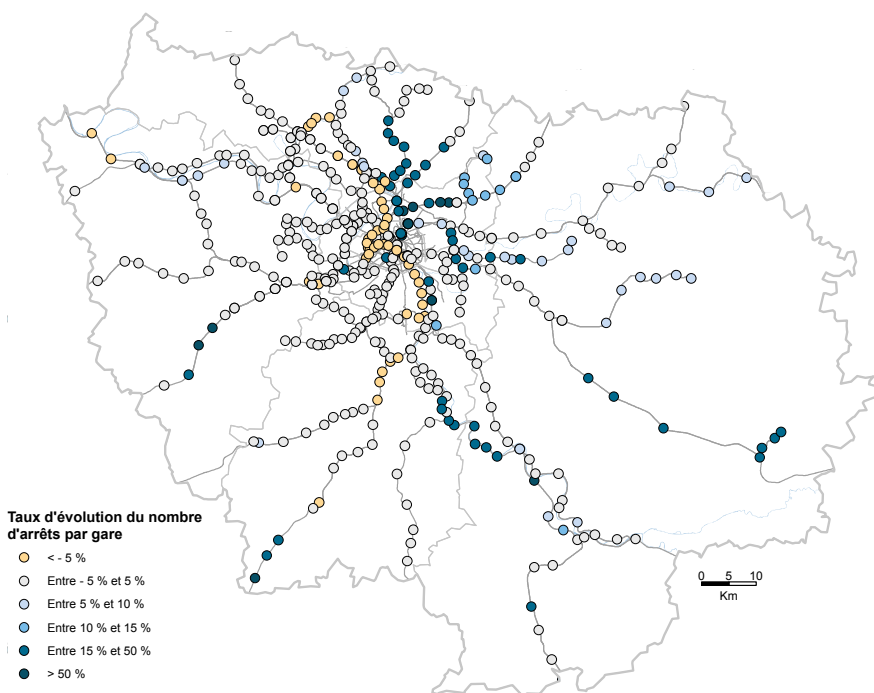
### Offre commerciale théorique annuelle sur le réseau train-rer

De 2010 à 2015, en millions de trains x km



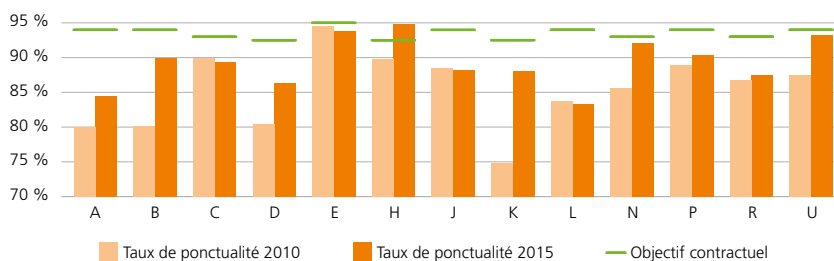
### Offre sur le réseau train-rer un jour ouvrable (6h-20h)

Entre 2010 et 2015



### Taux de ponctualité comparé sur les lignes de train-rer

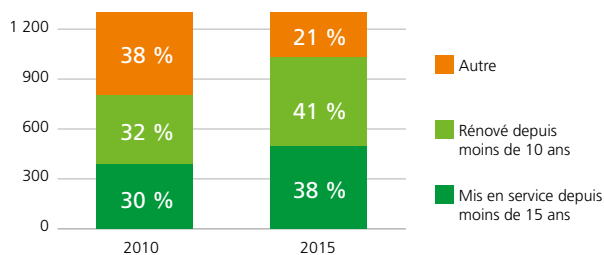
Entre 2010 et 2015





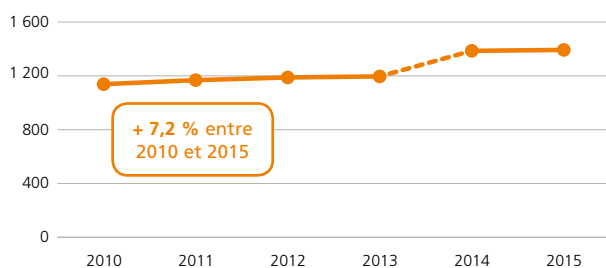
## État du parc de matériel roulant sur les lignes de train-rer

Comparaison entre 2010 et 2015



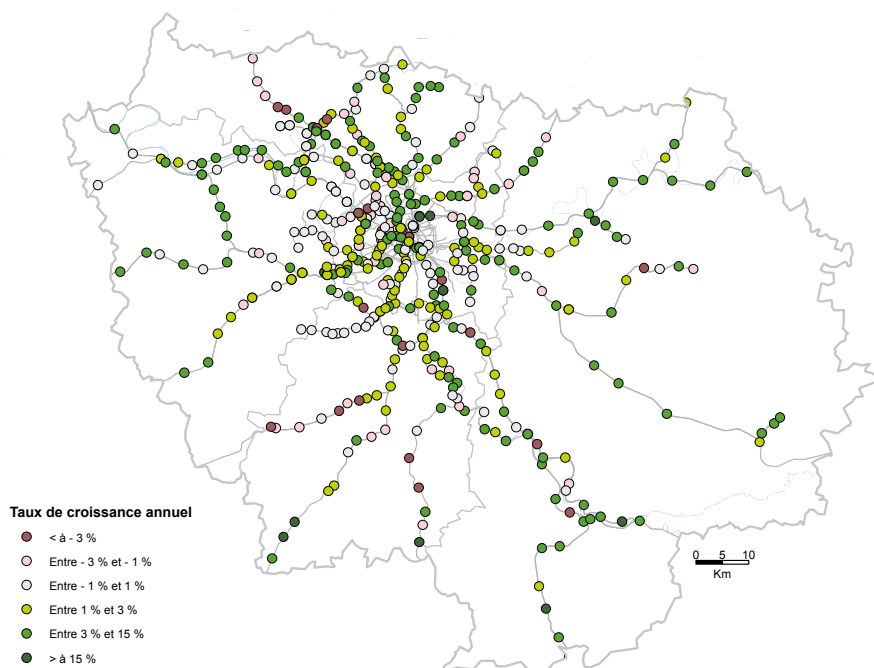
## Fréquentation annuelle sur le réseau train-rer

De 2010 à 2015, en millions de voyages



## Nombre de montants par gare du réseau train-rer un jour ouvrable (6h-20h)

Entre 2010 et 2015



Source : STIF.



Les travaux importants menés sur le réseau ont par ailleurs conduit à des fermetures de lignes pendant des périodes importantes ou à des réductions d'offre (en particulier sur les lignes A et C).

- Le niveau de ponctualité est encore loin d'atteindre les objectifs fixés par le STIF sur l'ensemble du réseau. L'irrégularité est pour une grande part liée aux conditions d'exploitation et aux pannes de l'infrastructure ou du matériel roulant.

- Près de 80 % du parc de matériel roulant peut être considéré en bon état car mis en service depuis moins de 15 ans ou rénové depuis moins de 10 ans. Plusieurs lignes ont bénéficié de nouveaux matériels entre 2010 et 2015, notamment celles équipées de Francilien (lignes H, J4, L et P), d'AGC (ligne P) et de MI09 (ligne A).

- Les schémas directeurs élaborés sur l'ensemble des lignes de train-rer identifient un programme des actions à mener pour résoudre les difficultés. L'amélioration de la ponctualité constatée sur les lignes B Nord et D est directement en lien avec les opérations des schémas directeurs.

- Le trafic des lignes de train-rer a fortement progressé de + 7,2 %. Cette croissance est plus marquée le week-end qu'en jour de semaine. Elle a concerné la quasi-totalité des gares. Cette croissance s'explique par les évolutions urbaines, et notamment la croissance importante de la population en dehors de Paris ainsi que le renforcement de la desserte dans les secteurs qui se sont développés récemment.





- Les études des projets d'infrastructures nouvelles et des schémas directeurs de ligne sont en cours mais prennent plus de temps que prévu initialement.

**De nombreuses améliorations ont été mises en œuvre depuis 2010 sur les lignes de train-rer. Elles ont permis de faire évoluer les dessertes et d'améliorer la qualité de service sur certaines lignes. Toutefois, il reste encore beaucoup à faire et les efforts devront s'intensifier pour atteindre l'ambition fixée par le PDUIF.**

**Atteinte de l'objectif**

**Renforcer le réseau ferroviaire et le rendre plus performant**

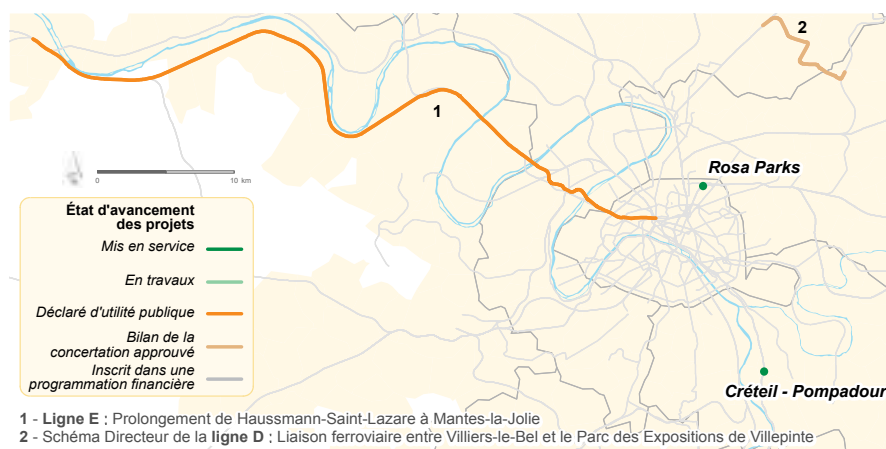
En cours de mise en œuvre

**Amélioration des lignes de train-rer existantes**

<b>A</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schéma Directeur adopté en 2012.</li> <li>• Premiers travaux validés et études de conception détaillées en cours.</li> </ul>
<b>B Nord</b>	Opérations du Schéma Directeur mises en service en 2014.
<b>B Sud</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schéma Directeur approuvé en 2013, avec de premiers travaux réalisés et des études de conception avancées en cours.</li> <li>• Études complémentaires au Schéma Directeur en cours sur la mise en place d'un pilotage automatique.</li> </ul>
<b>C</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schéma Directeur approuvé en 2009, mais sans consensus sur les évolutions de desserte.</li> <li>• Projets de renforcement de l'alimentation électrique mis en service ou en cours de réalisation.</li> <li>• Projet d'aménagement du nœud ferroviaire de Brétigny en cours d'études.</li> <li>• Nouvelles études de desserte en cours.</li> </ul>
<b>D</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schéma de principe approuvé en 2009.</li> <li>• En 2014, achèvement des travaux permettant le retour à une fréquence de 12 trains par heure dans le tunnel B/D.</li> <li>• Études en cours sur l'évolution de l'offre de court terme (horizon 2019) et de moyen/long terme.</li> </ul>
<b>E et P</b>	Schéma Directeur approuvé en juin 2016.
<b>H</b>	Études en cours pour l'élaboration d'un schéma directeur.
<b>J</b>	Études en cours pour l'élaboration d'un schéma directeur.
<b>K</b>	Fin 2015, schéma de secteur en cours – approbation de la liste des études pour l'élaboration du schéma directeur prévue en octobre 2016.
<b>L</b>	Fin 2015, schéma de secteur en cours – approbation de la liste des études pour l'élaboration du schéma directeur en 2016.
<b>N et U</b>	Études en cours pour l'élaboration d'un schéma directeur.
<b>R</b>	Études en cours pour l'élaboration d'un schéma directeur.

**Projets de lignes rer**

Au 31/12/2015



Source : STIF.





### Objectifs du PDUIF

- Étendre le maillage métro à l'échelle de la métropole
- Renforcer l'offre sur les lignes existantes
- Moderniser les systèmes d'exploitation et le matériel roulant

### Action concernée

2.2 Un métro modernisé et étendu

### Indicateurs de suivi

- Évolution de l'offre
- Avancement des études et de la réalisation des prolongements de ligne et de la ligne 15
- Évolution de la ponctualité des voyageurs
- Taux de matériels neufs ou renouvelés
- Évolution de la fréquentation

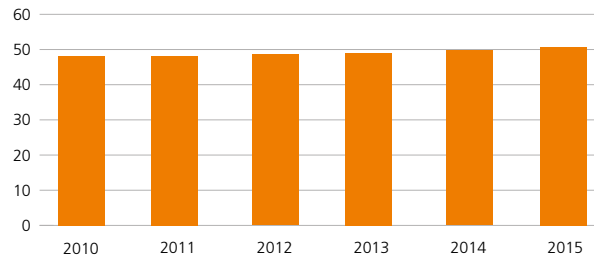
### Bilan 2010-2015

- Le volume d'offre, exprimé en trains x kilomètres, a progressé de 5 % sous l'effet de la mise en service des prolongements des lignes 4, 8 et 12, de l'automatisation de la ligne 1 et de renforts d'offre.
- Le renouvellement du matériel roulant, prévu au PDUIF sur les lignes 1, 2, 4, 5, 6, 9, 11, 13 et 14, a été important. 62 % des trains y circulant sont neufs ou renouvelés depuis 2010. Sur les autres lignes, le PDUIF ne fixait pas d'objectif de renouvellement. Globalement, 45 % du parc est en bon état, mis en service depuis moins de 15 ans ou renouvelé depuis moins de 10 ans.



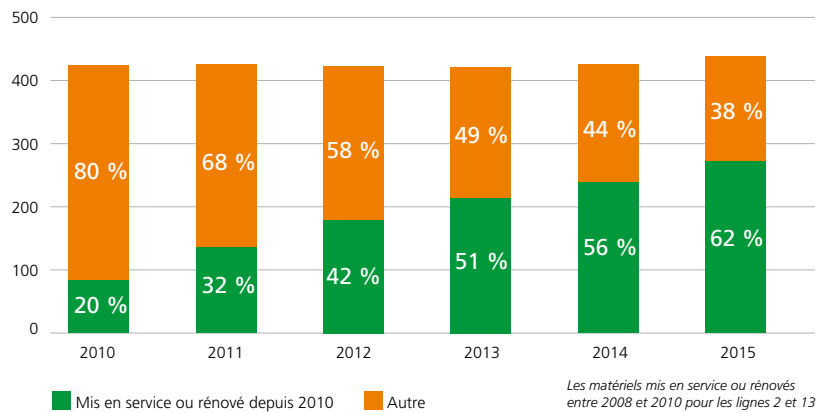
### Offre commerciale théorique annuelle sur le réseau métro

De 2010 à 2015, en millions de trains x km



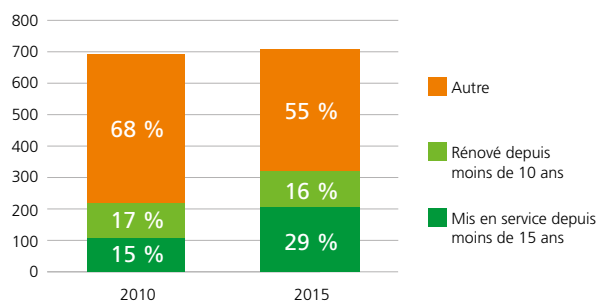
### État du parc de matériel roulant sur les lignes de métro inscrites au PDUIF

De 2010 à 2015



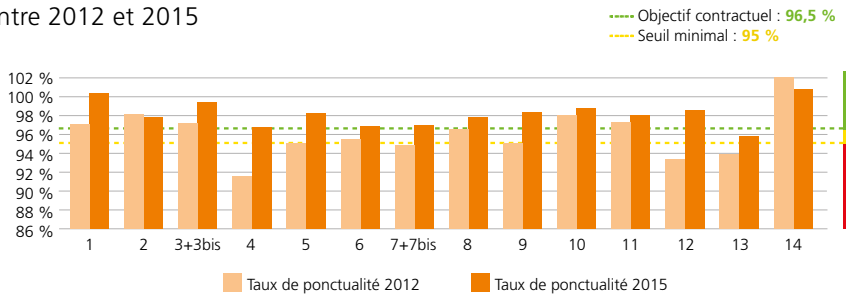
### État du parc de matériel roulant sur les lignes de métro

Comparaison entre 2010 et 2015



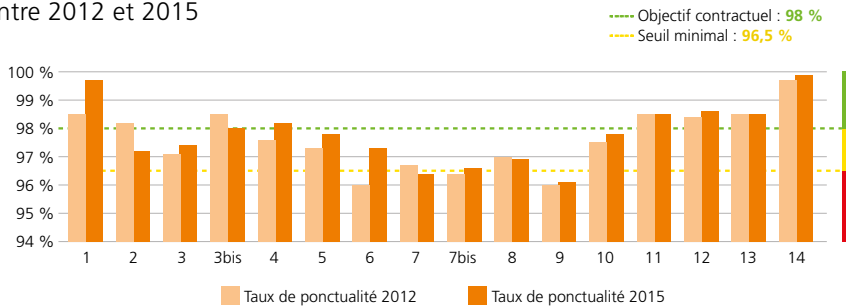
## Taux de ponctualité comparé sur les lignes de métro aux heures de pointe

Entre 2012 et 2015



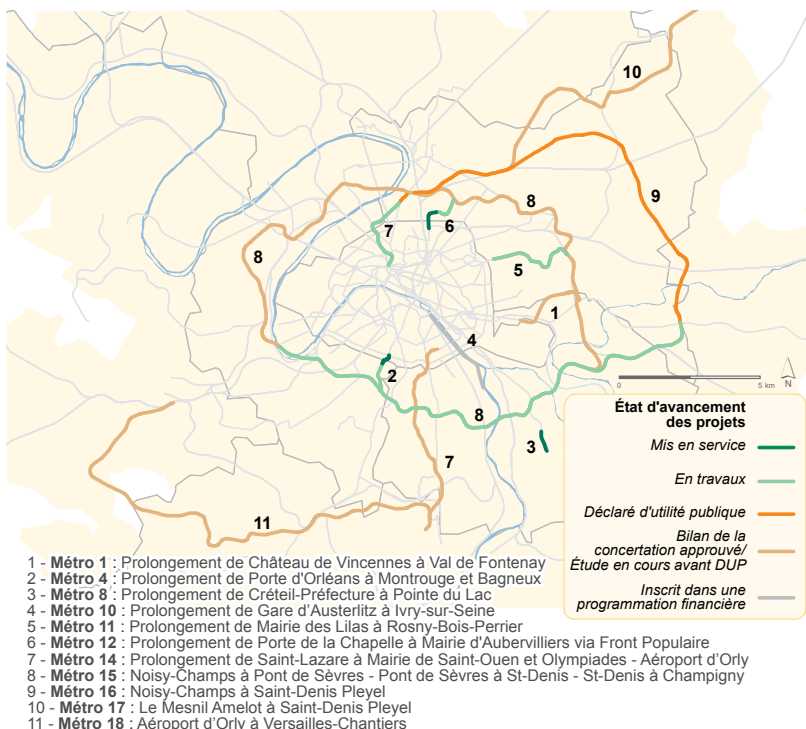
## Taux de ponctualité comparé sur les lignes de métro aux heures creuses

Entre 2012 et 2015



## Projets de lignes métro

Au 31/12/2015



•••

- La ponctualité en heures de pointe respecte les objectifs fixés par le STIF, excepté sur la ligne 13. En termes de temps d'attente en heures creuses, 7 lignes de métro sur 14 atteignent ou dépassent en 2015 les seuils contractuels, situation identique à 2012.
- Les systèmes d'exploitation ont été modernisés sur les lignes 5, 9 et 13. La ligne 1 a été automatisée. La décision d'automatiser la ligne 4 a été prise en 2014.

• Concernant les grands projets :

- Les prolongements de ligne inscrits à l'action 2.2 du PDUIF sont tous soit en service, soit en travaux pour une mise en service avant 2020.
- Seule la ligne 15 Sud du Grand Paris Express était inscrite dans les actions du PDUIF, car sa mise en service était programmée pour 2020. Elle est désormais prévue en 2022. Les études des autres lignes 14, 16, 17 et 18 sont très avancées.
- Les prolongements des lignes 1 et 10, projets non inscrits au PDUIF, ont aussi fait l'objet de premières études.

•••



- La fréquentation du réseau de méto est restée stable (croissance de + 1 % du trafic entre 2010 et 2015).
  - Elle a un peu diminué dans Paris intra-muros, ce qui s'explique en partie par un report de trafic sur le Tram 3 et aussi par le contexte peu favorable lié aux attentats.
  - Elle a augmenté en proche banlieue, sous l'effet des prolongements de ligne et de la croissance urbaine de ce territoire.
  - Le taux de charge à l'heure de pointe du matin reste important sur certaines lignes, et principalement sur la partie nord de la ligne 13, dans les tronçons centraux des lignes 4, 9, 11, 13 et 14 et sur la branche Villejuif de la ligne 7.

**De manière générale la qualité de service est bonne sur les lignes de méto grâce au renouvellement des matériels roulants et des systèmes d'exploitation. Toutefois, certaines lignes connaissent des situations de surcharge. Les projets en cours de réalisation ou en études doivent réduire ces taux de charge dans les prochaines années. L'âge du parc de matériel roulant est en revanche un potentiel facteur de difficultés d'exploitation à venir.**

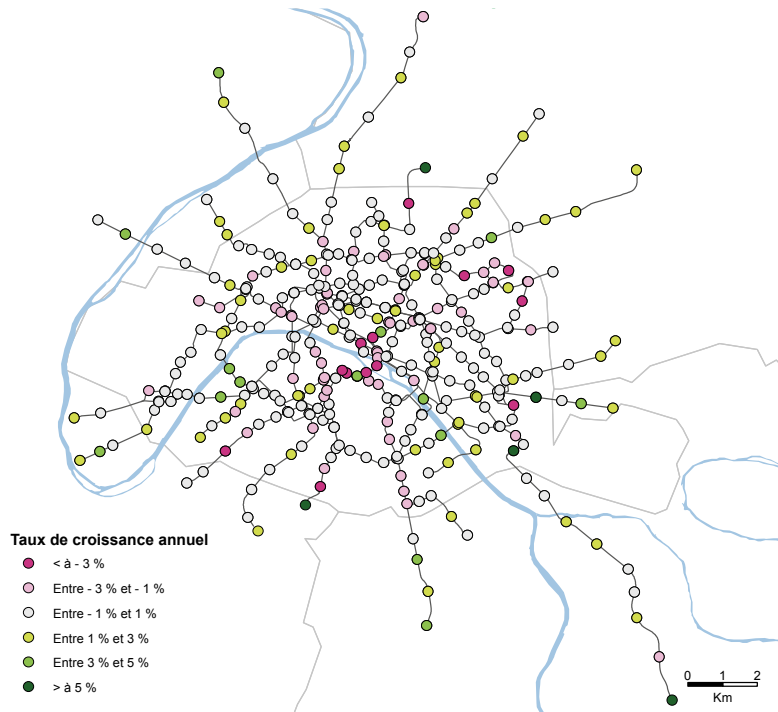
**Atteinte de l'objectif**

**Moderniser et étendre le réseau méto**

En cours de mise en œuvre

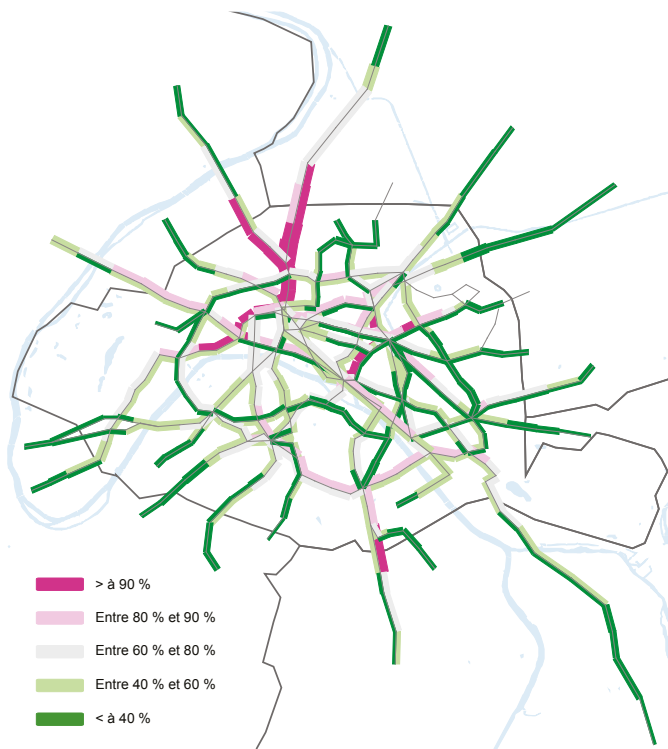
**Nombre d'entrants directs par station de méto un jour ouvrable**

Entre 2010 et 2015



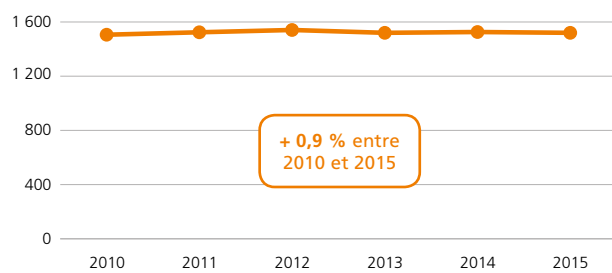
**Taux d'occupation par interstation du méto à l'heure de pointe du matin**

% des places totales



## Fréquentation annuelle sur le réseau métro

De 2010 à 2015, en millions de voyages



Source : STIF.

**Objectifs du PDUIF**

- Prolonger 4 lignes de tramway
- Créer 6 lignes de tramway
- Créer 3 lignes de tram Express
- Créer des lignes de T Zen
- Assurer la priorité aux carrefours des lignes de tramway



**Actions concernées**

- 2.1 Un réseau ferroviaire renforcé et plus performant
- 2.3 Tramway et T Zen : une offre de transport structurante

**Indicateurs de suivi**

- Évolution de l'offre
- Avancement des études et de la réalisation des nouvelles lignes et des prolongements

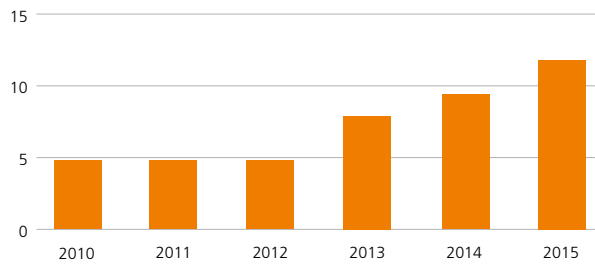
**Bilan 2010-2015**

- Le réseau de tramway s'est considérablement développé depuis 2010 grâce aux prolongements de lignes existantes et à la mise en service de nouvelles lignes, en totalité ou sur de premiers tronçons.
- L'offre annuelle de tramway a ainsi augmenté de 148 %.
- Les travaux et études avancent pour les autres projets. Les mises en service des projets encore au stade d'études s'étaleront toutefois, pour certaines d'entre elles, au-delà de 2020.
- La fréquentation a suivi dans les mêmes proportions que l'offre : + 148 %. Plusieurs lignes de tramway connaissent une fréquentation élevée et en constante augmentation. C'est surtout le cas des Tram 2 et Tram 3, dont le trafic croît en lien avec les projets urbains réalisés sur leur parcours.



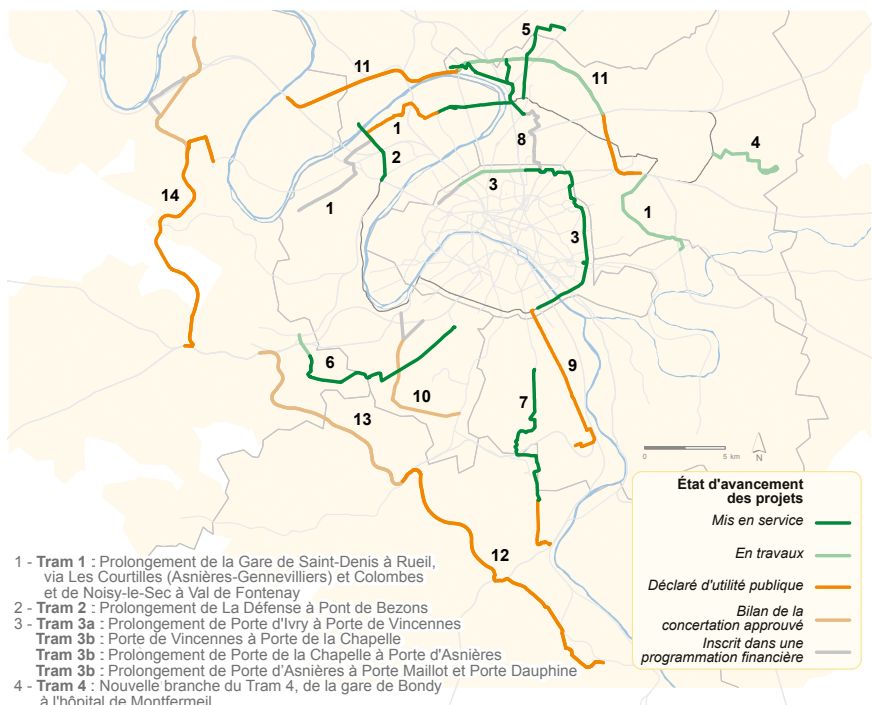
**Offre commerciale théorique annuelle sur le réseau tramway**

De 2010 à 2015, en millions de véhicules x km



**Projets de lignes tramway**

Au 31/12/2015



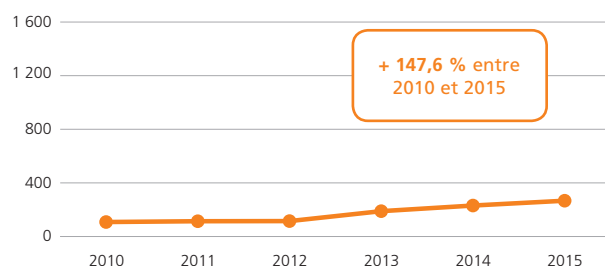
- État d'avancement des projets**
- Mis en service
  - En travaux
  - Déclaré d'utilité publique
  - Bilan de la concertation approuvé
  - Inscrit dans une programmation financière
- 1 - Tram 1 : Prolongement de la Gare de Saint-Denis à Rueil, via Les Courtilles (Asnières-Gennevilliers) et Colombes et de Noisy-le-Sec à Val de Fontenay
  - 2 - Tram 2 : Prolongement de La Défense à Pont de Bezons
  - 3 - Tram 3a : Prolongement de Porte d'Ivry à Porte de Vincennes  
Tram 3b : Porte de Vincennes à Porte de la Chapelle  
Tram 3b : Prolongement de Porte de la Chapelle à Porte d'Asnières  
Tram 3b : Prolongement de Porte d'Asnières à Porte Maillot et Porte Dauphine
  - 4 - Tram 4 : Nouvelle branche du Tram 4, de la gare de Bondy à l'hôpital de Montfermeil
  - 5 - Tram 5 : Saint-Denis - Garges-Sarcelles
  - 6 - Tram 6 : Châtillon - Viroflay
  - 7 - Tram 7 : Villejuif - Athis-Mons et prolongement d'Athis-Mons à Juvisy-sur-Orge
  - 8 - Tram 8 : Ligne E Rosa Parks Saint-Denis - Epinay-sur-Seine - Villeteuseuse
  - 9 - Tram 9 : Paris-Only (TPO)
  - 10 - Tram 10 : Croix-de-Berny - Place du Garde et prolongement au nord
  - 11 - Tram 11 Express : Tangentielle Nord : Epinay - Le Bourget (Phase 1) et Sartrouville - Noisy-le-Sec (Phase 2)
  - 12 - Tram 12 Express : Tram-Train Massy - Evry
  - 13 - Tram 12 Express : Prolongement de Massy à Versailles
  - 14 - Tram 13 Express : Tangentielle Ouest Saint-Germain-en-Laye à Saint-Cyr-l'École (Phase 1) et de Saint-Germain-Grande-Ceinture à Achères Ville (Phase 2)





## Fréquentation annuelle sur le réseau tramway

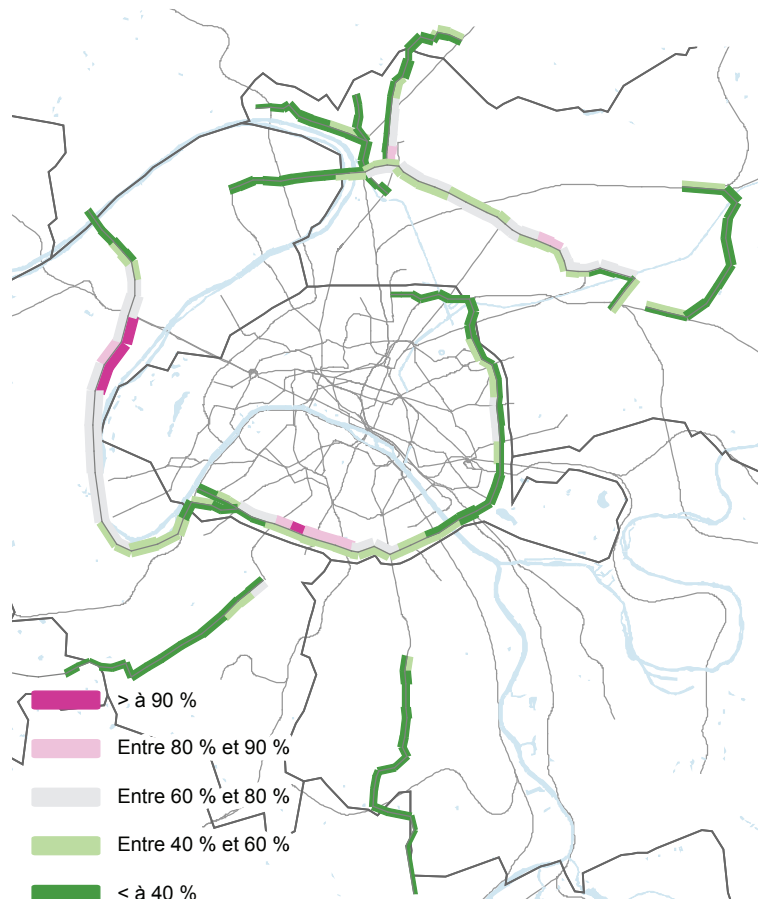
De 2010 à 2015, en millions de voyages



## Taux d'occupation par interstation du tramway à l'heure de pointe du matin\*

% des places totales

\* Sauf pour les Tram 5 et Tram 8 pour lesquels la période dimensionnante est l'heure de pointe du soir



Source : STIF.



- Les lignes de tramway sont conçues avec une priorité de passage aux carrefours, sauf cas exceptionnels. Toutefois, sur les lignes existantes, les systèmes de priorité ont tendance à se dégrader. Les gestionnaires de voirie doivent veiller à leur entretien.
- Toutes les lignes de tramway atteignent ou dépassent les objectifs de ponctualité.

**Les lignes de tramway ont fortement contribué au développement de l'usage des transports collectifs dans Paris et le cœur de métropole. Elles bénéficient d'une forte attractivité, liée notamment au réaménagement de l'espace public qui accompagne leur mise en œuvre et à leur fréquence de desserte. Leur fréquentation est en général élevée et les lignes les plus anciennes atteignent des taux de charge importants. Le Grand Paris Express devrait diminuer ces taux de charge. Dans l'attente, des mesures d'exploitation sont à l'étude pour améliorer la situation.**

### Atteinte de l'objectif

Créer un réseau tramway structurant

En cours de mise en œuvre

### Objectifs du PDUIF

- Rendre les services plus lisibles pour le voyageur
- Améliorer l'exploitation des lignes
- Développer l'offre

### Actions concernées

- 2.3 Tramway et T Zen : une offre de transport structurante
- 2.4 Un réseau de bus plus attractif

### Indicateurs de suivi

- Évolution de l'offre
- Évolution de la fréquentation
- Aménagements réalisés en faveur des bus
- Services de transport à la demande

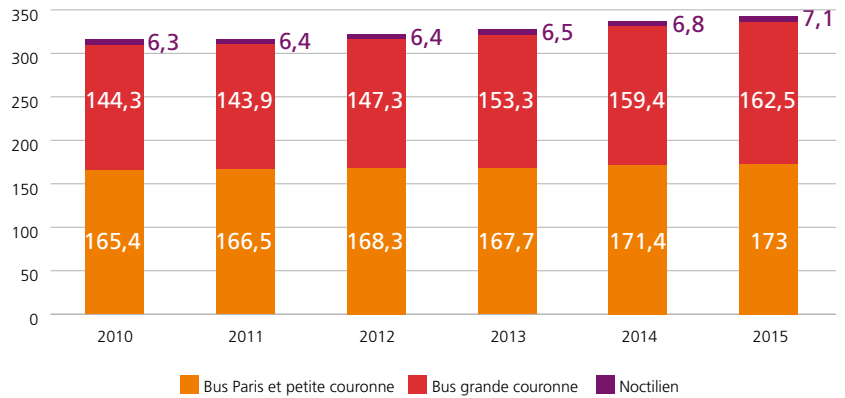
### Bilan 2010-2015

- L'offre bus et cars a fortement évolué dans le cadre du plan bus 2013-2016, qui a permis de consacrer 160 M€ d'offre supplémentaire par an.
  - À Paris et en petite couronne, l'offre a augmenté de 4,6 %.
  - En grande couronne, cette croissance a été plus forte, de + 12,6 %. L'offre Noctilien s'est aussi développée (+ 12,3 %).
- Cette évolution d'offre, qui a concerné tous les territoires franciliens, est la résultante :
  - des restructurations de lignes réalisées à l'occasion des mises en service de prolongements de métro ou des lignes de tramway ;
  - des augmentations d'offre pour faire face à la croissance de la fréquentation ;
  - de la création de nouvelles lignes pour desservir les territoires en développement.



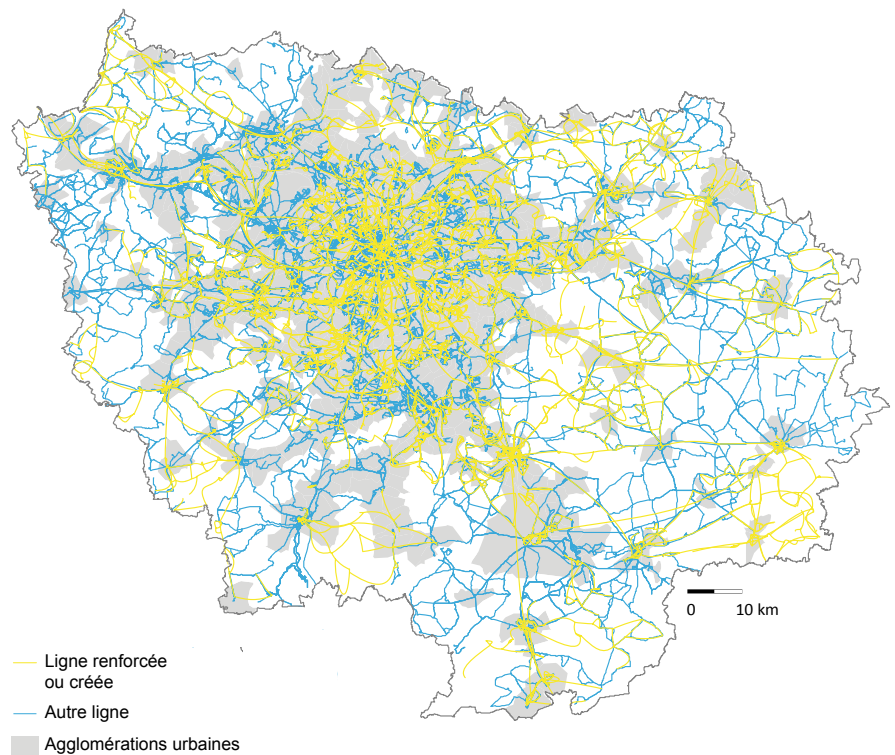
### Offre commerciale théorique annuelle sur le réseau bus

De 2010 à 2015, en millions de véhicules x km



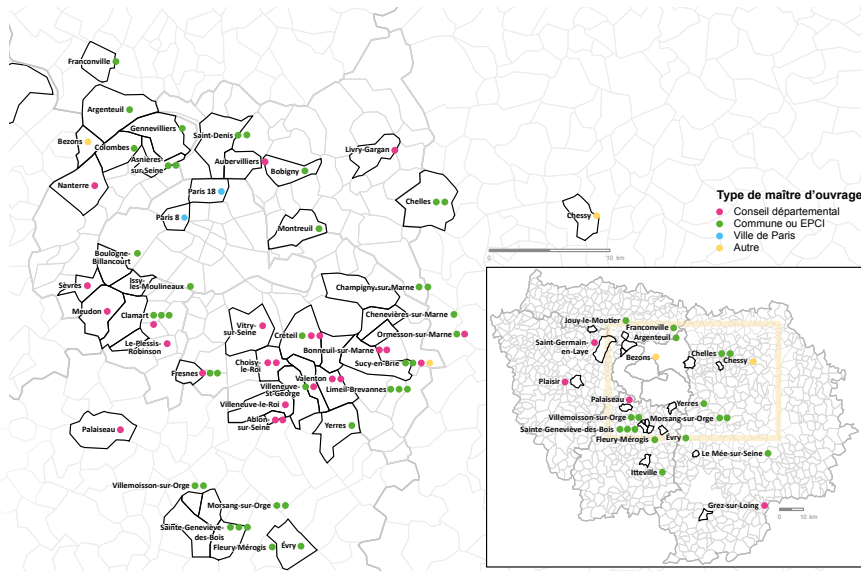
### Évolution de l'offre bus

Entre 2010 et 2015



## Aménagements de voirie en faveur des bus subventionnés par le STIF

Depuis 2010



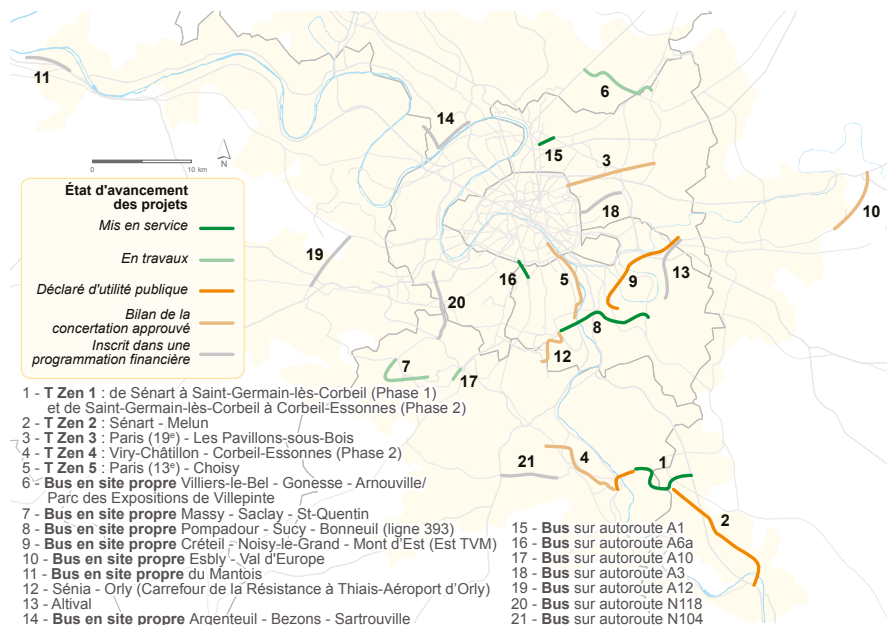
- Compte tenu du développement de l'offre ces cinq dernières années, l'adaptation/extension des dépôts et la création de nouveaux dépôts deviennent un enjeu majeur qui nécessite l'appui des collectivités, notamment en matière de foncier.
- La vitesse commerciale et la régularité des bus sont des enjeux majeurs. De nombreux projets d'aménagements de voirie en faveur des bus ont été réalisés ou sont en projet.

- Concernant les sites propres continus, deux projets ont été mis en service, le T Zen 1 et le site propre Sucy-Bonneuil – Pompadour.
- L'État, la Région Île-de-France et le STIF ont identifié 6 projets de voies réservées pour les bus sur les autoroutes franciliennes. Deux ont été réalisés sur l'A1 et l'A6, les travaux sont en cours sur l'A10.

- 77 aménagements ponctuels ont été subventionnés par le STIF entre 2010 et 2015.
- Tout comme pour les lignes de tramway, sur les lignes de transport en commun en site propre (TCSP) existantes, les systèmes de priorité ont tendance à se dégrader. Les gestionnaires de voirie doivent veiller à leur entretien.

## Projets de sites propres pour les lignes de bus

Au 31/12/2015



Source : STIF.



- L'organisation des services de transport à la demande (TAD) montre un manque de synergie avec les lignes régulières. L'appui par le STIF aux collectivités qui souhaitent développer ces services est en cours de réflexion.
- La fréquentation des lignes de bus a globalement augmenté de 6,3 %.
  - À Paris et en petite couronne, la fréquentation est restée stable. Il est à noter que certaines lignes parmi les plus fréquentées ont été transformées en lignes de tramway depuis 2010.
  - En grande couronne, la fréquentation a crû de 23,3 %, soit bien plus rapidement que l'offre.

**Le bus joue un rôle majeur dans la desserte en transports collectifs. Sa souplesse d'adaptation permet de faire évoluer les lignes dans des délais restreints. La croissance de la fréquentation en grande couronne, plus rapide que l'offre, montre son attractivité pour le voyageur et son potentiel de développement à venir.**

**Pour garantir la qualité de service du mode bus, la réalisation d'aménagements de voirie et de politiques de gestion de l'espace public (stationnement, livraison) par les collectivités locales est à encourager.**

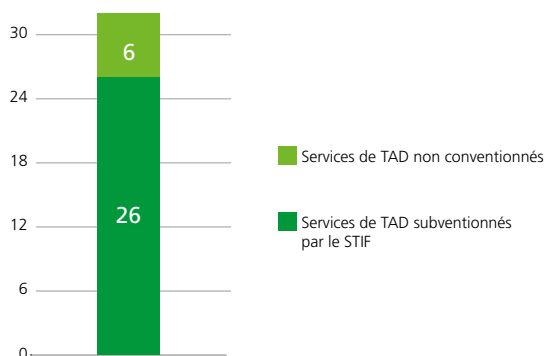
**Atteinte de l'objectif**

**Rendre le réseau de bus plus attractif**

En cours de mise en œuvre

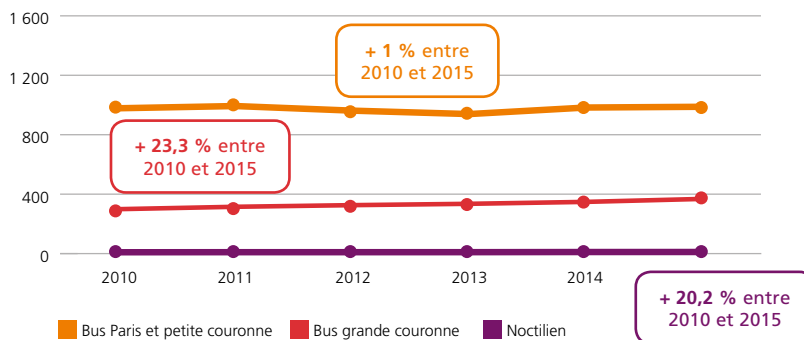
**Transport à la demande (TAD)**

Au 31/12/2015



**Fréquentation annuelle sur le réseau bus**

De 2010 à 2015, en millions de voyages



Source : STIF.



**Objectif du PDUIF**

Pas d'objectif inscrit au PDUIF

**Action concernée**

Pas d'action prévue au PDUIF

**Indicateur de suivi**

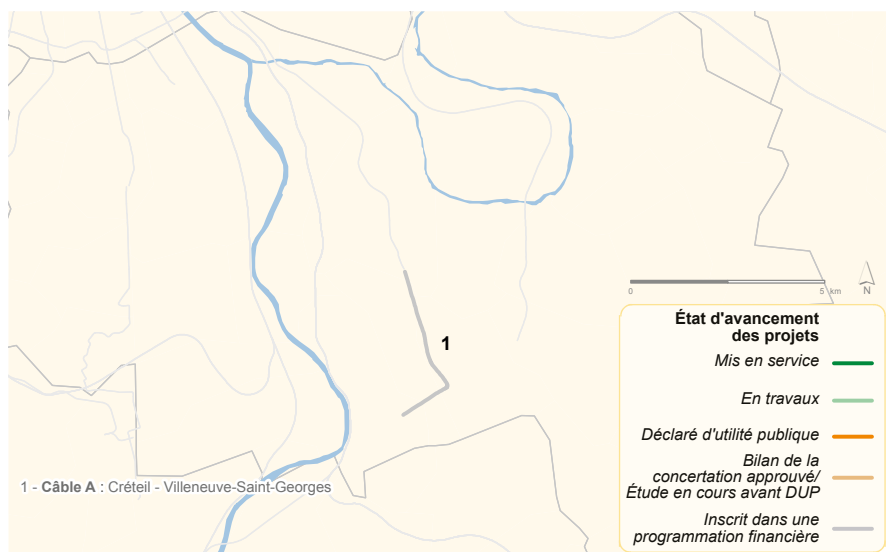
Avancement des études et de la réalisation des nouvelles lignes et des prolongements

**Bilan 2010-2015**

Un premier projet de transport par câble aérien est à l'étude entre Créteil et Villeneuve-Saint-Georges via Limeil-Brevannes et Valenton.

**Projets de lignes câble**

Au 31/12/2015



Source : STIF.

**Objectif du PDUIF**

Mettre toutes les gares aux standards de qualité requis d'ici 2020, en appliquant les objectifs de services différenciés selon les trois catégories de pôle précisées par le PDUIF

**Action concernée**

2.5 Aménager des pôles d'échanges multimodaux de qualité

**Indicateurs de suivi**

- Nombre de projets de pôles achevés
- Nombre de Parcs Relais labellisés
- Nombre de gares routières

**Bilan 2010-2015**

**Grands pôles de correspondances**

- Un tiers des grands pôles de correspondances ont fait l'objet d'améliorations mises en service, un tiers font l'objet de travaux ou d'études. Sur le reste des pôles, il n'y a pas nécessairement de projet identifié.
- Pour les pôles inscrits au Contrat de Projets État-Région (CPER), nécessitant les travaux les plus lourds, les projets sont engagés mais nécessitent des temps longs de mise en œuvre du fait de l'ampleur des travaux, de leur difficulté technique et de l'enveloppe financière.

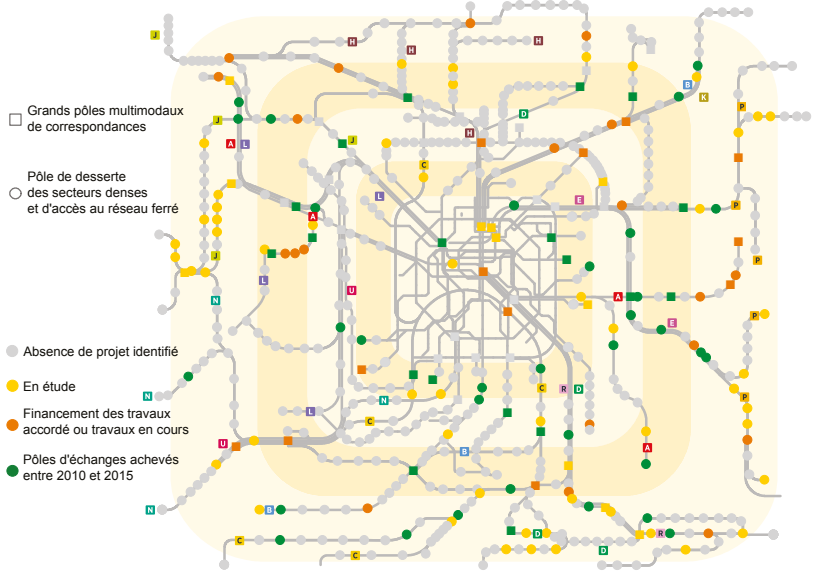
**Pôles de desserte des secteurs denses et d'accès depuis les bassins de vie**

- La politique de modernisation des pôles, enclenchée avec le premier PDUIF dans la décennie 2000, s'est poursuivie depuis 2010.
- 42 projets de pôles ont été achevés depuis 2010, s'ajoutant ainsi aux 14 pôles qui avaient déjà été mis en service après avoir fait l'objet d'améliorations



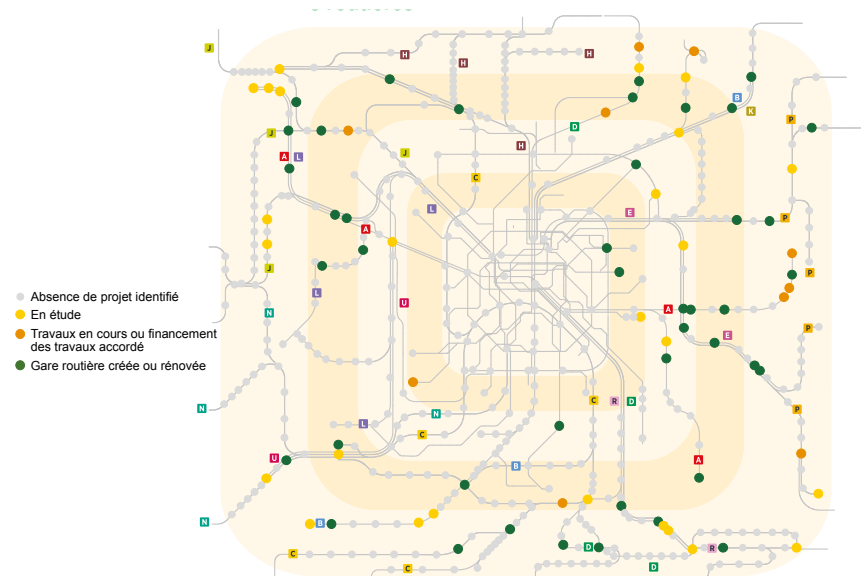
**Projets de pôles entre 2010 et 2015**

Au 31/12/2015



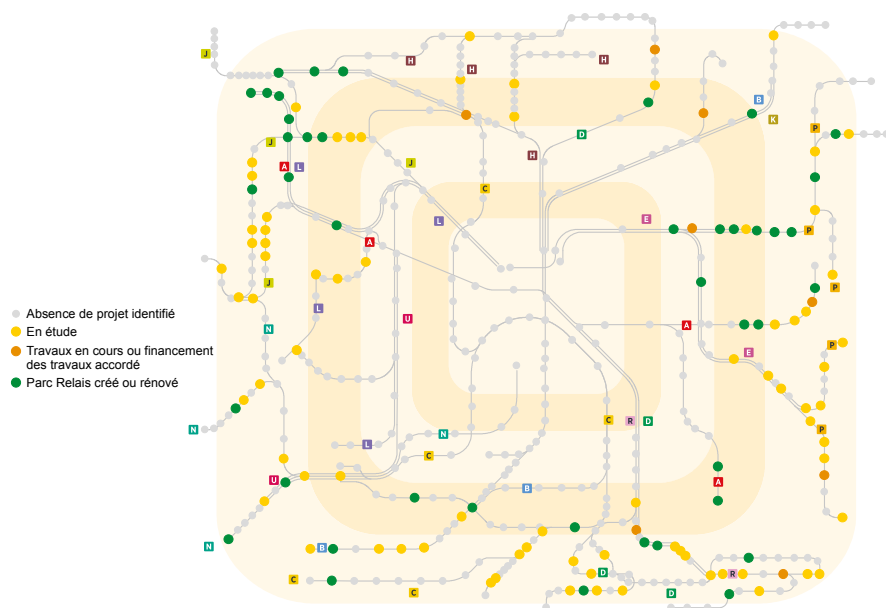
**Gares routières réaménagées et répondant aux critères de qualité du Schéma Directeur des Gares routières**

Au 31/12/2015



## Projets de Parcs Relais depuis 2000

Au 31/12/2015



Source : STIF.



pendant la décennie 2000. Ces 56 pôles d'échanges regroupent 18 % des entrants sur le réseau ferré un jour ouvrable en 2015.

- Entre 2010 et 2015, 49 études de pôles ont été lancées. La dynamique doit être poursuivie pour atteindre l'objectif de qualité.

### Gares routières

- À fin 2015, 43 gares routières ont été créées ou renouvelées depuis 2000, 10 sont en travaux ou financées et 26 sont en études.
- La tendance est à la stabilité en nombre de gares routières qui ont bénéficié d'engagement de financements d'investissements depuis 2008.

### Parcs Relais

- À fin 2015, 41 Parcs Relais ont été créés ou renouvelés, 8 sont en travaux et 76 sont en cours d'études pour rénovation ou création.
- Les projets consistent à développer l'offre dans les secteurs les plus éloignés et à mettre à niveau en termes de qualité de service. Le nombre de projets financés a eu tendance à baisser chaque année depuis 2008.

## Atteinte de l'objectif

Aménager des pôles d'échanges multimodaux de qualité

En cours de mise en œuvre

### Objectifs du PDUIF

- Améliorer l'information fournie dans le réseau en appliquant les principes définis par le STIF pour tous les nouveaux véhicules et toutes les gares, stations et points d'arrêt de plus de 50 montées par jour
- Fournir de l'information à distance ou en cours de déplacement

### Action concernée

2.6 Améliorer l'information voyageurs dans les transports collectifs

### Indicateur de suivi

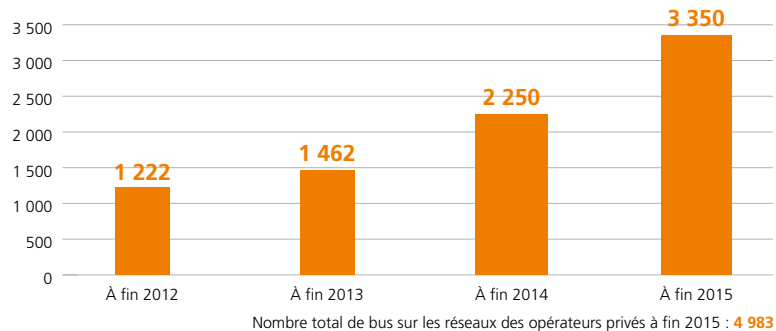
Nombre de gares équipées

### Bilan 2010-2015

- À fin 2015 :
  - L'information voyageurs visuelle et sonore est déployée dans toutes les gares de train-rer, stations de métro et de tramway d'Île-de-France.
  - Parmi les lignes de bus RATP, 100 % sont équipées du dispositif visuel et sonore à bord et 282 sont équipées du dispositif d'information aux points d'arrêt.
  - Pour les lignes Optile, 80 % des réseaux sont équipés ou en cours de déploiement d'équipements temps réel.
- En septembre 2015, le STIF a fixé un objectif de réalisation de 72 plans de bassin couvrant l'intégralité de la région Île-de-France. L'ensemble des plans devront être achevés sur la période 2016-2017.
- Fin 2015, Vianavigo propose l'intégralité des informations relatives aux transports publics (horaires théoriques, temps réel et informations trafic) pour tous les opérateurs franciliens (RATP, SNCF et Optile).

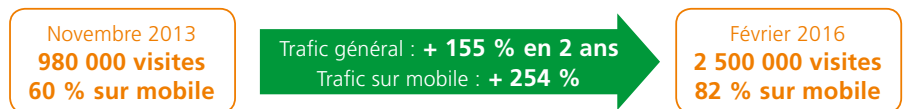
### Nombre de bus équipés en Systèmes d'Aide à l'Exploitation et à l'Information Voyageurs (SAEIV) dans les réseaux des opérateurs privés

De 2012 à 2015

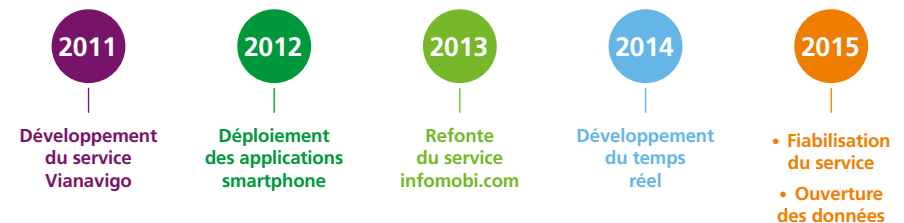


### Trafic sur le site Vianavigo

Entre 2013 et 2016



### Vianavigo en quelques dates



Source : STIF.

L'information voyageurs a été fortement améliorée depuis 2010. Elle est de plus en plus multi-transporteurs.

Pour les années à venir, les actions sont tournées vers :

- la mise à disposition du temps réel dans les espaces de transport et notamment pour toutes les situations de correspondances ;
- la constitution d'un service d'information pleinement multimodal qui simplifie

l'expérience de l'utilisateur en limitant les ruptures et complexités (changement de mode, achat du droit au transport, validation...).

### Atteinte de l'objectif

Améliorer l'information voyageurs dans les transports collectifs

En cours de mise en œuvre



**Objectifs du PDUIF**

- Mettre en place de nouveaux canaux de distribution opérationnels en 2015
- Diversifier les supports des titres de transport
- Généraliser le passe sans contact
- Mettre en place un Citypass pour les touristes en 2015

**Actions concernées**

- 2.7 Faciliter l'achat des titres de transport
- 2.8 Faire profiter les usagers occasionnels du passe sans contact Navigo

**Indicateur de suivi**

Évolution des ventes de titres de transport

**Bilan 2010-2015**

- Des évolutions importantes ont été mises en œuvre en matière de tarification, mesures qui n'étaient pas inscrites dans le PDUIF :
  - suppression de la zone 6 en 2011 ;
  - dézonage progressif des forfaits Navigo les week-ends, de mi-juillet à mi-août et pendant les petites vacances scolaires à partir de 2012 ;
  - création du forfait « Toutes zones » à 70 €, prix du forfait 1-2, au 1<sup>er</sup> septembre 2015.

Ces mesures ont conduit à une hausse du nombre de forfaits Navigo Semaine et Mois vendus et de la mobilité en transports collectifs de leurs détenteurs. Cependant, les recettes tarifaires ont été réduites de 50 M€ en année pleine.

**Évolution des ventes de titres de transport**

Entre octobre 2014 et octobre 2015

	Évolution des ventes octobre 2015/octobre 2014
Total Navigo Annuel et imagine R	2 %
Total abonnements hebdomadaires et mensuels	8 %
Total tickets	- 10 %

Source : STIF.

- L'utilisation de la carte Navigo s'est fortement répandue. Chaque mois, plus de 4 millions de détenteurs de cartes Navigo, tous types de cartes confondus, utilisent leur carte au moins une fois dans le mois (source SIDV – septembre 2015).
- Le rechargement des cartes Navigo est possible par Internet depuis début 2013.
- La mise en place d'un Citypass pour les touristes est à l'étude.
- Un plan de modernisation de la billettique est en cours d'élaboration depuis 2013. Il vise notamment à transformer la billettique pour payer le transport à la consommation, avec sa carte bancaire ou son smartphone.
- Le GIE Comutitres (groupement d'intérêt économique rassemblant la RATP, Transilien SNCF et Optile) a été désigné comme le maître d'œuvre du nouveau système billettique intégré, qui permettra aussi l'utilisation de la billettique par de nouveaux transporteurs dans le cadre de l'ouverture à la concurrence.

**Atteinte de l'objectif**

**Faciliter l'achat des titres de transport et généraliser le passe sans contact**

En cours de mise en œuvre

### Objectifs du PDUIF

- Améliorer les conditions de circulation des taxis, de franchissement des portes de Paris et d'accès vers le centre de Paris
- Améliorer l'information sur l'offre de taxis
- Créer de nouvelles licences de taxis
- Faciliter l'accès à l'offre de taxis en dehors de la zone des taxis parisiens

### Action concernée

2.9 Améliorer les conditions de circulation des taxis et faciliter leur usage

### Indicateurs de suivi

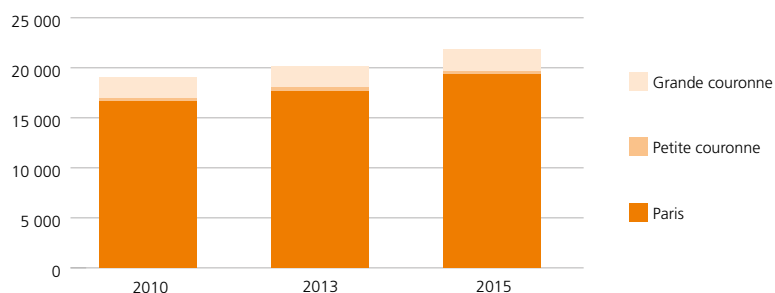
- Nombre d'autorisations de stationnement pour les taxis
- Nombre de cartes professionnelles de conducteurs de VTC

### Bilan 2010-2015

- L'offre de taxis a augmenté d'environ 15 % entre 2010 et 2015, passant de 19 000 autorisations de stationnement à près de 22 000. Cette offre reste essentiellement concentrée sur la zone des taxis parisiens (88 % des autorisations de stationnement).
- La période 2010-2015 a surtout été marquée par l'essor des véhicules de transport avec chauffeur (VTC), qui ont profité de la possibilité offerte par les smartphones pour proposer des services de réservation en temps réel et lever ainsi l'obstacle principal à leur développement. On peut estimer que le volume d'offre en VTC est à peu près équivalent à celui des taxis :

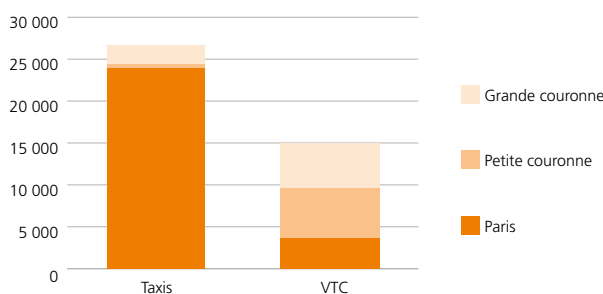
### Autorisations de stationnement (ADS) pour les taxis

De 2010 à 2015, en Île-de-France



### Cartes professionnelles de chauffeurs

En juin 2015, en Île-de-France



Sources : IGF-IGA-CGEDD, estimation STIF pour 2010.

- en juin 2015, on dénombrait 15 000 cartes professionnelles de conducteurs de VTC en circulation en Île-de-France, soit 60 % des cartes en circulation en France ;
- à ces conducteurs, il faut également ajouter les conducteurs sous statut « transporteurs LOTI », qui représenteraient plusieurs milliers de chauffeurs en Île-de-France.

- L'ouverture des couloirs bus aux taxis est généralisée. En revanche, pour les pôles d'échanges, l'intégration des taxis dans le fonctionnement du pôle n'est pas toujours aisée à mettre en place dans la durée.

**Avec le développement des services de réservation de VTC via Internet et les applications pour smartphones, le manque**

**d'offre de taxis/VTC n'est plus une difficulté dans une grande partie du territoire francilien.**

**En zone rurale, l'articulation entre taxis et transport à la demande ne semble pas avoir beaucoup évolué et reste certainement un enjeu.**

**Enfin, la prise en compte des taxis dans l'aménagement de l'espace public autour des pôles d'échanges reste un enjeu important.**

### Atteinte de l'objectif

**Améliorer les conditions de circulation et faciliter l'usage des taxis**

En cours de mise en œuvre





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 principes d'action retenus

**Favoriser un aménagement urbain plus favorable aux modes actifs**

**Rendre plus sûrs et plus agréables les déplacements à pied et à vélo**

**Faciliter la pratique de la marche et du vélo**

## Les actions

### 3/4.1

Pacifier la voirie pour redonner la priorité aux modes actifs

### 3/4.2

Résorber les principales coupures urbaines

### 3.1

Aménager la rue pour le piéton

### 4.1

Rendre la voirie cyclable

### 4.2

Favoriser le stationnement des vélos

### 4.3

Favoriser et promouvoir la pratique du vélo auprès de tous les publics

Les modes actifs, la marche et le vélo, sont par nature des modes de déplacement respectueux de l'environnement, car non polluants et très peu émetteurs de gaz à effet de serre. Ils constituent de ce fait une alternative intéressante aux modes individuels motorisés et un complément vertueux aux transports collectifs. Ils sont intrinsèquement liés à la ville dense qui favorise les déplacements de courte distance.

Ce sont également des modes de déplacement peu coûteux. Simples d'accès et de pratique, la marche comme le vélo permettent d'entretenir une bonne condition physique. Développer les modes actifs répond donc aussi à un objectif de santé publique.

L'ambition du PDUIF est de faire de la marche et du vélo des modes de déplacement du quotidien à part entière, pour tous les territoires de l'Île-de-France.

### Objectifs du PDUIF

- Aménager au moins un quartier par commune de plus de 10 000 habitants en zone de circulation apaisée (zone 30, zone de rencontre ou aire piétonne) à horizon 2020
- Aménager des zones de circulation apaisée aux abords de tous les équipements scolaires

### Actions concernées

- 3/4.1 Pacifier la voirie pour redonner la priorité aux modes actifs
- 3.1 Aménager la rue pour le piéton

### Indicateurs de suivi

- Recensement et caractéristiques des zones de circulation apaisée (ZCA) dans les communes de plus de 10 000 habitants
- Recensement des communes de plus de 10 000 habitants ayant généralisé la limitation de vitesse à 30 km/h

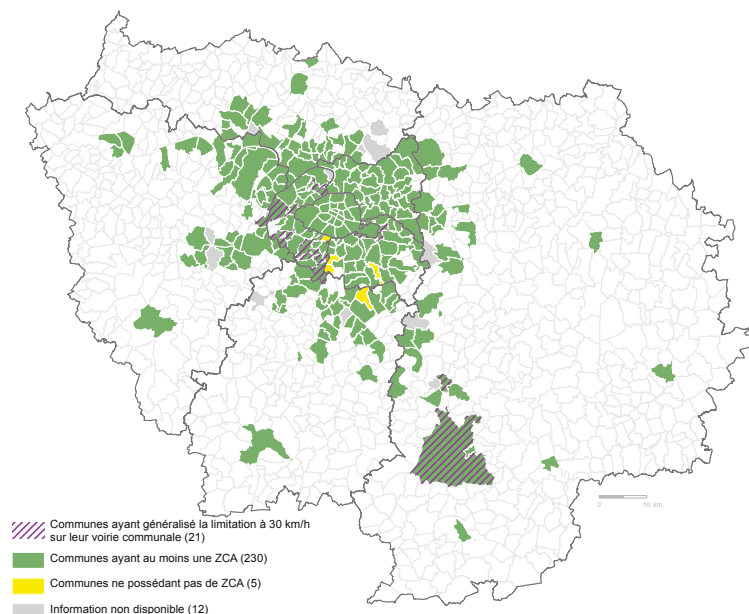
### Bilan 2010-2015

- 88 % des communes de plus de 10 000 habitants ont aménagé au moins une zone de circulation apaisée.
- 21 communes ont déjà généralisé la vitesse à 30 km/h sur leur territoire, mais d'autres sont en cours de réflexion ou de mise en œuvre.
- Les communes mettent principalement en œuvre des aménagements de type zones 30 puis, dans une moindre mesure, zones de rencontre et aires piétonnes.

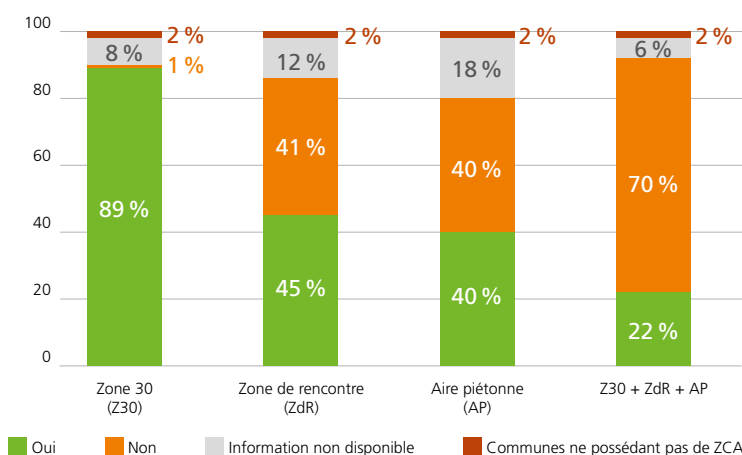
**Les communes ont largement recours à l'aménagement de zones de circulation apaisée. Cependant, la limitation de vitesse à 30 km/h sur les voiries locales en zone urbaine peine à**

### Zones de circulation apaisée (ZCA) dans les communes de plus de 10 000 habitants d'Île-de-France

Au 31/12/2015



### Types de zones de circulation apaisée



**se généraliser. Simple à mettre en œuvre techniquement et avec un engagement financier modéré, sa mise en place demande en revanche un portage politique fort à l'échelle locale.**

### Atteinte de l'objectif

Aménager des zones de circulation apaisée

88 %

**Source :** STIF, enquête réalisée en 2014 auprès des 247 communes franciliennes de plus de 10 000 habitants, mise à jour en 2016 auprès des non-répondants à l'enquête 2014 (235 répondants).

**Note :** les enquêtes réalisées n'ont pas permis d'estimer la longueur des zones de circulation apaisée ni la qualité des aménagements réalisés. Il existe probablement quelques zones de circulation apaisée dans lesquelles la vitesse n'est pas respectée faute d'aménagements adéquats.

### Objectifs du PDUIF

- Aménager les itinéraires les plus usuels en centre-ville en faveur des piétons
- Assurer la continuité et la qualité des aménagements des itinéraires piétons
- Mettre en place de l'information et du jalonnement pour le piéton
- Sensibiliser le grand public à la pratique de la marche
- Mieux optimiser les cycles de feux en faveur des piétons

### Atteinte de l'objectif

#### Aménager la rue pour les piétons

Début de mise en œuvre

### Actions concernées

- 3/4.1 Pacifier la voirie pour redonner la priorité aux modes actifs
- 3/4.2 Résorber les principales coupures urbaines
- 3.1 Aménager la rue pour le piéton

### Bilan 2010-2015

Peu d'éléments sont disponibles sur les actions mises en œuvre, à l'exception de celle sur la pacification de la voirie et les coupures urbaines des itinéraires piétons et cyclables.

Au-delà de ces deux mesures :

- On observe des démarches globales de « Plan piétons » engagées sur certains territoires (par exemple à Plaine Commune et à Paris).
- Le jalonnement piéton se développe dans les villes franciliennes, comme par exemple à Fontenay-sous-Bois, à Saint-Denis, à Nanterre ou encore dans le parc d'affaires Noveos situé au Plessis-Robinson et Clamart.

### Indicateur de suivi

Absence d'indicateur quantifié

- Le guide de recommandations sur la prise en compte du PDUIF dans les PLU, élaboré par le STIF, incite les communes à inscrire dans leur PLU la résorption des coupures urbaines locales, permettant ainsi d'améliorer les continuités piétonnes.

**Les actions en faveur des piétons sont un enjeu essentiel, notamment en matière de sécurité routière.**

### Objectif du PDUIF

Résorber d'ici 2020 les 100 principales coupures urbaines identifiées par le PDUIF pour les piétons et les vélos (d'ici 2015 pour les 35 coupures prioritaires)

### Action concernée

3/4.2 Résorber les principales coupures urbaines

### Indicateur de suivi

Niveau de résorption des coupures sur les itinéraires piétons et vélos

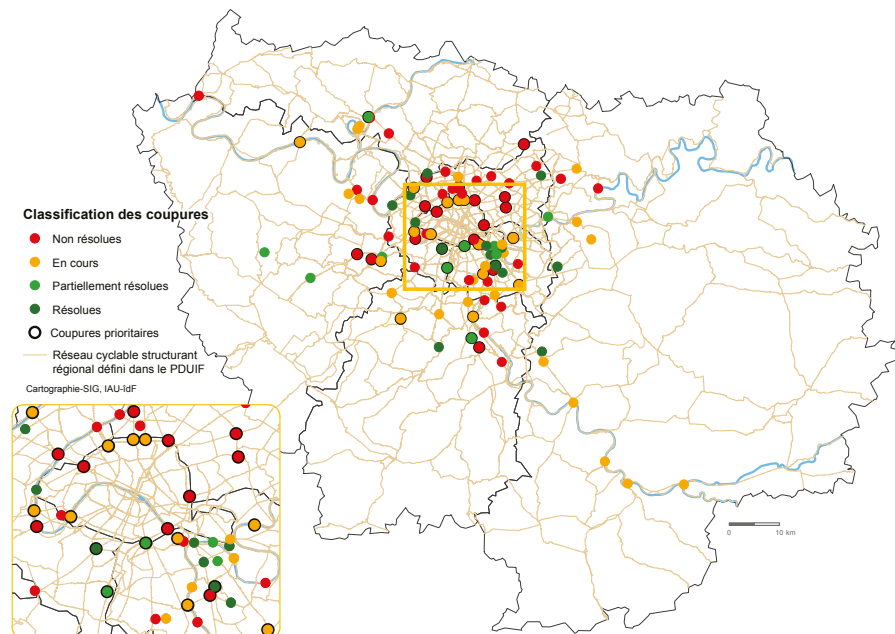
### Bilan 2010-2015

- 24 % des coupures urbaines inscrites au PDUIF sont résolues ou partiellement résolues.
- La résorption des coupures est essentiellement réalisée dans le cadre d'autres projets d'aménagement ou d'infrastructures : transport en commun en site propre ou réhabilitation d'ouvrages (pont, tunnel).
- Le PDUIF a identifié 35 coupures prioritaires à résorber. Toutefois, le niveau de résorption n'est pas plus avancé pour ces coupures que pour les autres.
- 41 % de l'ensemble des coupures n'ont pas été traitées et ne sont pas à l'étude, ce qui reste très contraignant pour les cyclistes et les piétons. Cette situation varie selon les territoires.



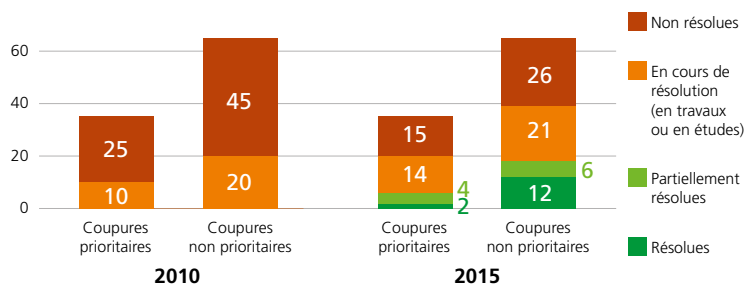
## État des 100 coupures urbaines sur les itinéraires piétons et vélos en Île-de-France

Au 31/12/2015



## État des coupures urbaines inscrites au PDUIF

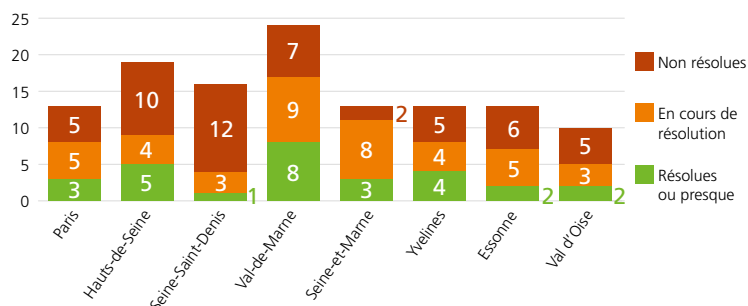
Comparaison entre les situations du 31/12/2010 et du 31/12/2015





## État des coupures urbaines inscrites au PDUIF par département

Au 31/12/2015 (certaines coupures sont situées sur deux départements)



**Sources :** IAU Île-de-France 2016, enquête terrain et enquête auprès des conseils départementaux.

**Note :** les coupures « partiellement résolues » sont des coupures pour lesquelles des travaux ont été réalisés, mais pour lesquelles il manque encore quelques éléments (jalonnement, signalétique...).



La résorption de plusieurs des coupures identifiées nécessite des moyens techniques et financiers importants. L'enjeu financier explique l'absence d'intervention, voire même d'études, pour nombre de coupures non résolues. La résorption des coupures restantes ne pourra se faire qu'à condition de trouver des moyens financiers conséquents.

### Atteinte de l'objectif

Résorber les coupures urbaines

24 %

### Objectifs du PDUIF

- Achever la moitié du réseau cyclable régional structurant en 2015 et la totalité en 2020
- Relier les pôles générateurs au réseau cyclable régional structurant en 2015
- Compléter le réseau local dans les 3 km autour des pôles générateurs pour 2015 et dans les 5 km pour 2020
- Ouvrir aux cyclistes tous les couloirs bus pouvant l'être pour 2015

### Action concernée

4.1 Rendre la voirie cyclable

### Indicateurs de suivi

- Linéaire du réseau cyclable structurant régional réalisé
- Linéaire global d'aménagements cyclables réalisés

### Bilan 2010-2015

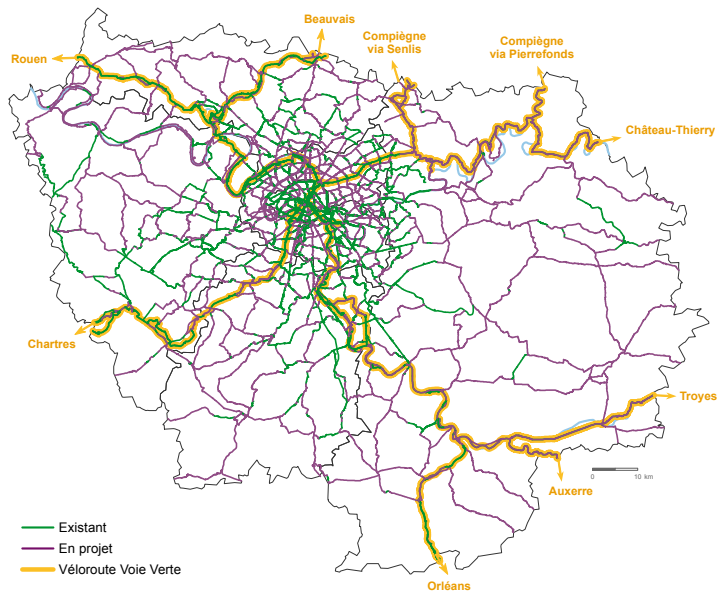
#### Réseau cyclable structurant régional

L'objectif 2015 pour la création du réseau cyclable structurant régional est presque atteint puisque 2 042 km ont été réalisés sur les 2 200 km prévus à cette échéance. Toutefois, le niveau d'avancement d'un département à l'autre est variable. L'effort devra être poursuivi, mais une priorisation sera sans doute nécessaire au sein des 4 400 km inscrits au PDUIF.



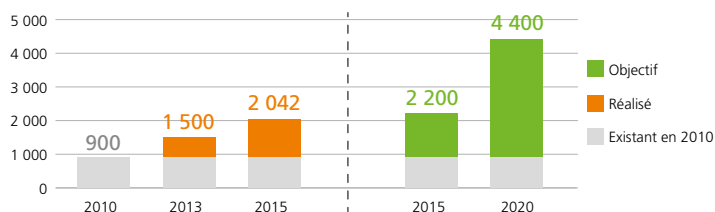
### Réseau cyclable structurant régional

Au 31/12/2015



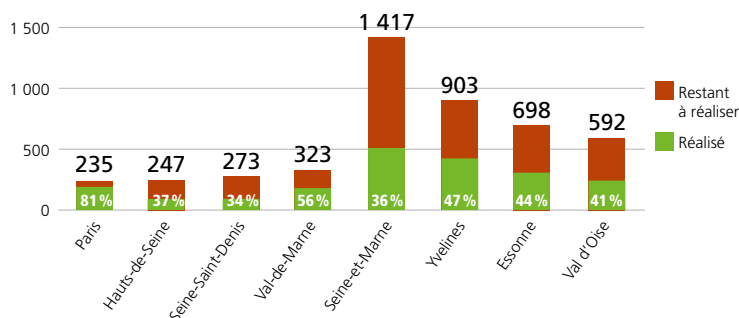
### Nombre de kilomètres du réseau cyclable structurant régional

Au 31/12/2015



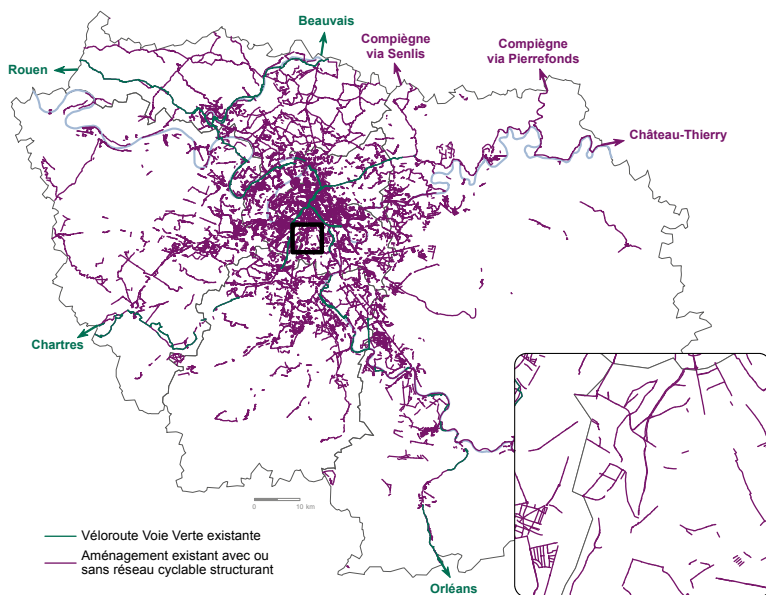
### Avancement du réseau cyclable structurant régional

Au 31/12/2015, en nombre de kilomètres, par département



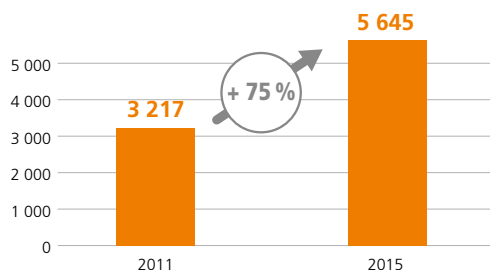
## Aménagements cyclables en Île-de-France

Au 31/12/2015



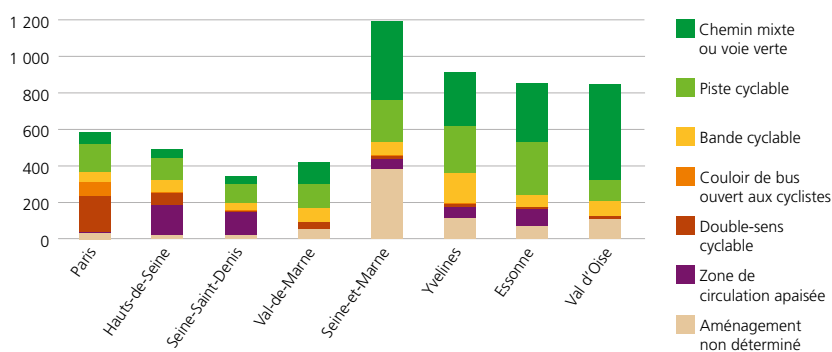
## Nombre de kilomètres d'itinéraires cyclables existants en Île-de-France

Y compris réseau cyclable structurant régional



## Typologie du réseau cyclable existant en Île-de-France

Au 31/12/2015, en nombre de kilomètres, par département



Sources : IAU Île-de-France 2016, enquêtes par questionnaire papier ou par échanges

de SIG avec les conseils départementaux, intercommunalités, communes et ONF.



### Ensemble des réseaux cyclables

- Il existe, à fin 2015, 5 600 km d'aménagements cyclables (y compris le réseau cyclable structurant régional) de tous types : voies vertes, pistes et bandes cyclables, couloirs bus ouverts aux vélos, ou encore zones de circulation apaisée.
- Ce linéaire cyclable a progressé de 75 % depuis 2011.

**L'avancement des aménagements cyclables est plus important dans les zones urbaines en dehors du réseau cyclable structurant régional que dans les zones interurbaines. Il est en effet plus aisé de réaliser des aménagements courts que des itinéraires longs continus.**

**La continuité des itinéraires s'est globalement améliorée, même si elle reste un enjeu fort.**

### Atteinte des objectifs

Réaliser les 3 500 km restants sur le réseau cyclable régional structurant

33 %

Compléter le réseau cyclable régional par des réseaux locaux

En cours de mise en œuvre

**Objectif du PDUIF**

Équiper tous les pôles d'échanges de stationnement vélo

**Action concernée**

4.2 Favoriser le stationnement des vélos

**Indicateur de suivi**

Nombre de places et d'espaces de stationnement en gare et de places Véligo

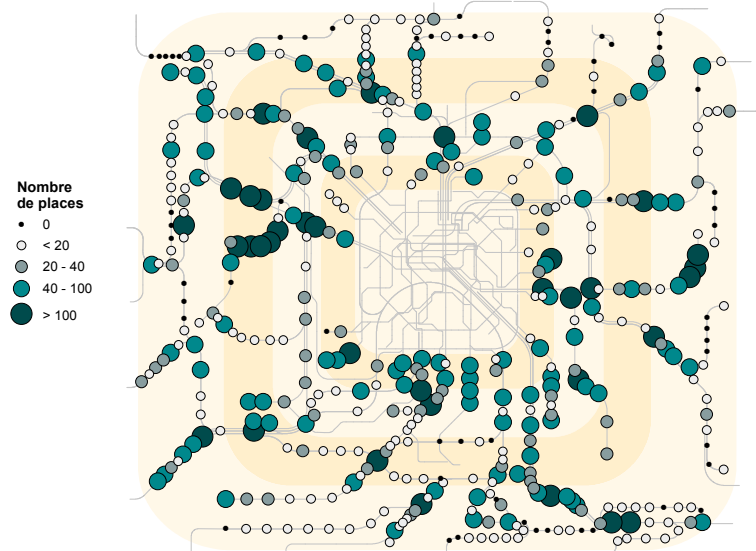
**Bilan 2010-2015**

- À l'été 2016, il existe aux abords des gares et stations de métro franciliennes hors Paris près de 18 700 places de stationnement pour les vélos.
- L'offre diffère fortement d'une gare à l'autre. 57 gares n'offrent aucune place de stationnement vélo aux voyageurs, 36 proposent plus de 100 places.
- La majeure partie de l'offre est constituée d'arceaux. 34 % sont des places en arceaux non abrités, ce qui limite leur usage.
- 21 % de l'offre est constituée de stationnements vélo sécurisés, c'est-à-dire fermés avec un accès restreint. La majorité de cette offre sécurisée est constituée de places en espaces sécurisés Véligo.



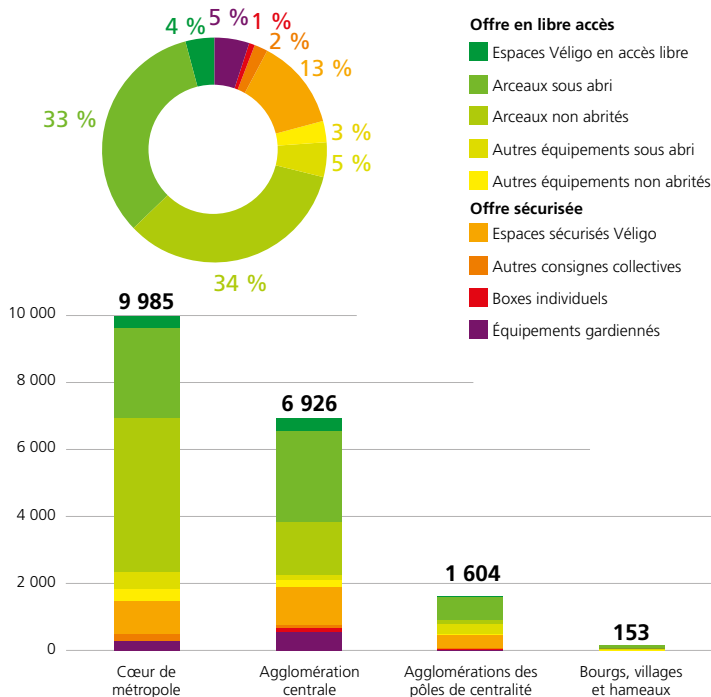
**Offre en stationnement vélo dans les gares et stations de métro d'Île-de-France**

Au 31/12/2015, hors Paris



**Offre en stationnement vélo dans les gares et stations de métro d'Île-de-France**

Au 31/12/2015, en nombre de places, hors Paris



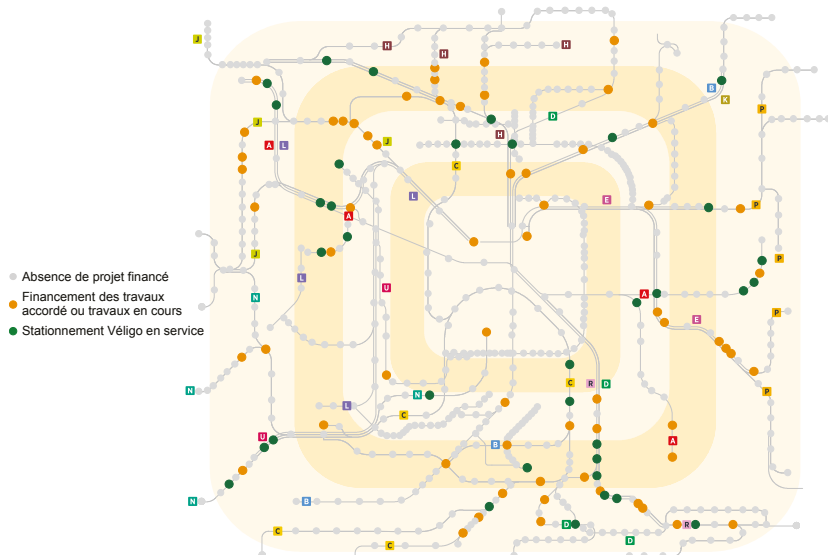
**Source :** STIF, juin 2016 : comptages de l'offre en stationnement vélo dans les 449 gares de train-rer et stations de métro hors Paris dans un rayon de 70 mètres autour des accès.

**Note :** le stationnement Véligo comprend des espaces en accès libre et des espaces sécurisés permettant le stationnement des vélos à proximité des gares ou stations. L'ensemble de ces stationnements sont labellisés et financés par le STIF dans le cadre de son Schéma Directeur du Stationnement vélo en gare, qui a pour objectif la création de 20 000 places Véligo d'ici 2020.



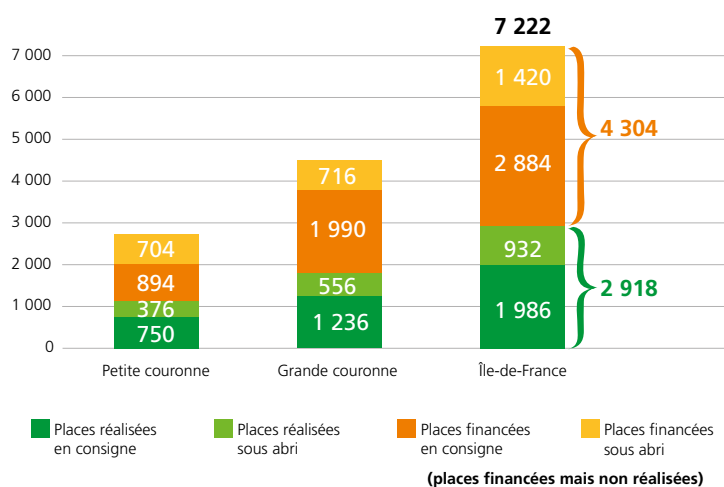
## Projets de stationnement Véligo

Au 31/12/2015



## Offre en stationnement Véligo en Île-de-France

Au 31/12/2015, en nombre de places



**Source :** STIF, 2016, à partir des demandes de subvention faites au STIF pour la mise en œuvre de stationnement Véligo.

**Note :** la carte montre l'état d'avancement des projets de stationnement Véligo en libre accès et en espace sécurisé qui répondent au référentiel de qualité de service du Schéma Directeur du Stationnement vélo dans les pôles d'échanges et stations d'Île-de-France, élaboré par le STIF et approuvé par son Conseil en février 2011.

L'offre préexistante de stationnement vélo aux abords des gares n'y est pas représentée.



- Fin 2015, ce sont près de 3 000 places de stationnement Véligo qui ont été réalisées. L'offre augmente chaque année dans le cadre de projets de pôles, des politiques vélos des collectivités locales ou des opérateurs de transport (SNCF et RATP) et de nouvelles infrastructures de transports collectifs (tramway, nouvelle gare...).
- 113 gares ont bénéficié d'un financement du STIF pour la mise en place de stationnement Véligo depuis 2011, parmi lesquelles 37 sont déjà équipées.
- La fréquentation des espaces sécurisés Véligo est hétérogène et dépend fortement du tissu urbain, de la desserte de la gare ou de la politique locale de mobilité. En 2015, en moyenne sur l'ensemble des espaces sécurisés : le taux d'abonnement est de 71 % (de 11 % à 133 % lors de politiques de surbooking) et la fréquentation observée de 26 %. Le taux de satisfaction des abonnés est élevé : 92 % (2013).

**La mise en œuvre du stationnement Véligo en gare a été moteur dans le développement d'une offre de stationnement de qualité. Elle doit être accélérée pour atteindre l'objectif du Schéma Directeur du Stationnement vélo, mais elle dépend de l'initiative des différents maîtres d'ouvrage.**

### Atteinte des objectifs

Équiper tous les pôles d'échanges de stationnement vélo

87 %

Créer 20 000 places Véligo d'ici 2020

15 %



**Objectifs du PDUIF**

- Réserver de l'espace pour le stationnement vélo sur l'espace public avant 2015 (remplacer une partie des places de stationnement de véhicules particuliers par du stationnement vélo selon les territoires)
- Rendre les PLU compatibles avec les normes PDUIF pour le stationnement vélo dans les constructions nouvelles avant juin 2017

**Action concernée**

4.2 Favoriser le stationnement des vélos

**Indicateur de suivi**

Nombre de places de stationnement vélo sur l'espace public

**Bilan 2010-2015**

**Stationnement vélo sur l'espace public**

Le PDUIF prescrit qu'une partie du stationnement des véhicules motorisés sur voirie soit utilisée pour du stationnement vélo.

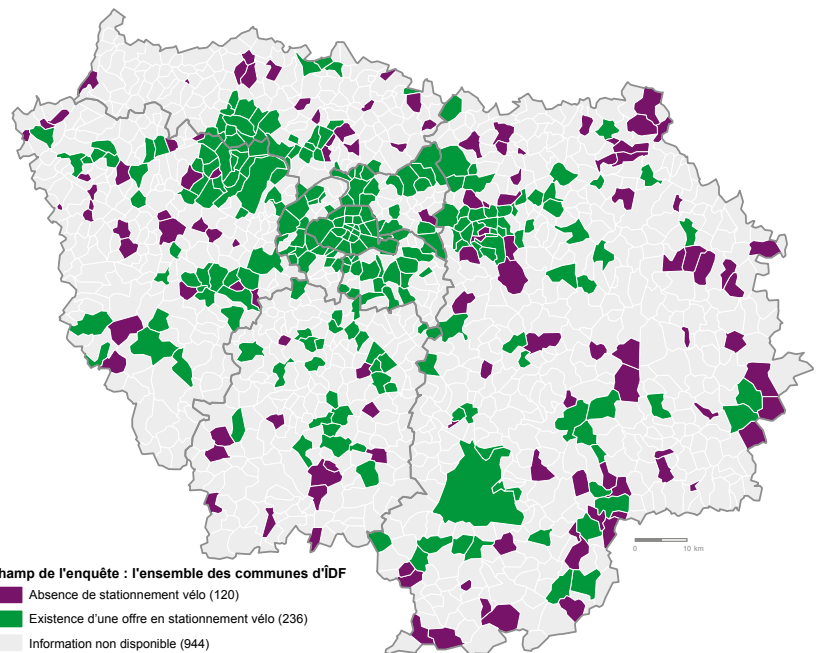
- Globalement, environ 70 % des communes offrent du stationnement vélo sur l'espace public, mais cette proportion se réduit à seulement 40 % pour les communes de moins de 5 000 habitants.
- La moyenne observée est de 10 places pour 1 000 habitants en Île-de-France. À titre de comparaison, le Club des villes et territoires cyclables observe un ratio de 17 places pour 1 000 habitants en 2010 dans ses villes membres.

**La prescription du PDUIF est loin d'être atteinte. Un effort important doit être engagé.**



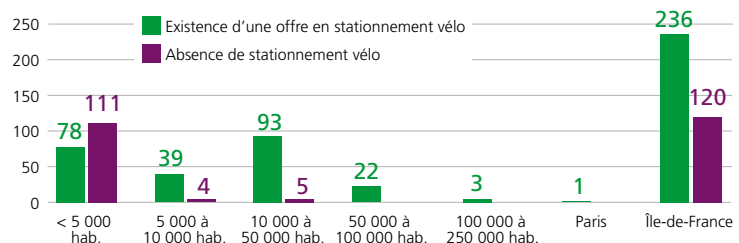
**Stationnement vélo sur l'espace public en Île-de-France**

Au 31/12/2015, en dehors des gares de train-rer



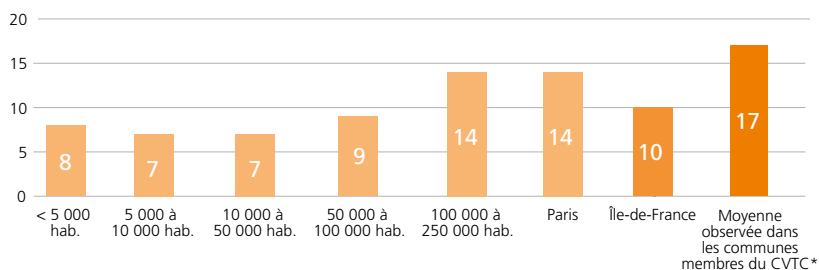
**Présence de stationnement vélo sur l'espace public dans les communes ayant répondu à l'enquête**

Au 31/12/2015, en dehors des gares de train-rer



## Nombre de places de stationnement vélo sur l'espace public

Au 31/12/2015, pour 1 000 habitants, en dehors des gares de train-rer



**Source :** enquête web menée par le STIF sur l'offre en stationnement vélo sur l'espace public en dehors d'un rayon de 70 mètres autour des gares de train-rer au printemps 2016 (351 répondants).

\* **Éléments de comparaison :** la moyenne observée dans les communes membres du Club des villes et territoires cyclables (CVTC) est issue de l'enquête nationale 2010-2011 sur les politiques en faveur des piétons et des cyclistes dans les villes françaises (150 répondants), Observatoire des mobilités actives, CVTC.



### **Stationnement vélo dans les constructions nouvelles**

Le PDUIF prescrit que les constructions nouvelles doivent intégrer du stationnement vélo privé en définissant des normes précises par type de bâtiment. Le STIF veille à la bonne prise en compte de cette prescription dans les PLU. Les PLU reprennent bien les normes réglementaires, mais insuffisamment les prescriptions du PDUIF.

**L'effort de sensibilisation auprès des communes doit se poursuivre. De plus, la loi de transition énergétique pour la croissance verte renforce l'obligation de mettre en place du stationnement vélo dans les espaces privés dès le 1<sup>er</sup> janvier 2017. Il conviendra alors de prendre en compte la norme la plus contraignante entre la réglementation nationale et la prescription du PDUIF.**

### Atteinte de l'objectif

Réserver de l'espace pour le stationnement vélo sur l'espace public

Début de mise en œuvre

### Objectifs du PDUIF

- Communiquer sur les aspects positifs de la pratique du vélo en milieu urbain et sensibiliser aux contraintes qui y sont liées
- Développer des écoles de vélo pour adultes

### Atteinte de l'objectif

#### Déployer des services vélo en Île-de-France

Début de mise en œuvre

### Action concernée

4.3 Favoriser et promouvoir la pratique du vélo auprès de tous les publics

### Indicateur de suivi

Nombre de services vélo existants

### Bilan 2010-2015

Le bilan porte aussi sur les services vélo qui sont peu mentionnés dans le PDUIF.

- Une dizaine de services publics de location de vélos sont recensés (services publics ou soutenus par des collectivités), dont le plus important est Vélib', soit environ 17 600 vélos en location en Île-de-France (dont 17 000 pour le service Vélib').
- Des flottes de vélos sont mises à disposition ou louées dans certaines entreprises ou parcs d'activités, mais en nombre restreint.
- Au moins 12 collectivités offrent une aide à l'achat de vélos à assistance électrique (VAE) et couvrent 58 communes franciliennes.

Un premier retour d'expérience montre que les VAE subventionnés sont utilisés en remplacement d'un déplacement en voiture particulière pour 46 %.

- Au moins 12 vélos-écoles associatives sont recensées.

**Les services vélo, l'éducation à la circulation du vélo ainsi que les campagnes de communication autour du vélo sont des leviers essentiels au développement de la pratique. Il convient de les déployer et de les encourager.**

**Sources :** recensement non exhaustif réalisé par le STIF sur la base d'éléments de presse, d'échanges avec des experts...

EPT Grand Paris Seine Ouest, Subvention pour l'acquisition de vélos à assistance électrique, bilan 2014.









DÉFI

5

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

La voiture est le mode de déplacement le plus utilisé par les Franciliens. Sa souplesse et sa facilité d'utilisation ont conduit, pendant de nombreuses années, à construire une ville qui lui est adaptée.

La voiture est aujourd'hui encore la cause de nombreuses nuisances : insécurité routière, bruit, pollution et émissions de gaz à effet de serre.





## Les principes d'action retenus

**Limiter les nuisances dues à l'usage des modes individuels motorisés, et particulièrement améliorer la sécurité routière**

**Limiter, là où des alternatives existent, l'usage de la voiture en agissant sur les leviers disponibles (stationnement, partage de la voirie plus favorable aux autres modes)**

**Développer, là où la voiture restera encore longtemps incontournable, les usages partagés de la voiture et mieux utiliser les capacités routières existantes**

## Les actions

### 5.1

Atteindre un objectif ambitieux de sécurité routière

### 5.2

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

### 5.3

Encadrer le développement du stationnement privé

### 5.4

Optimiser l'exploitation routière pour limiter la congestion

### 5.5

Encourager et développer la pratique du covoiturage

### 5.6

Encourager l'autopartage

### Objectif du PDUIF

Diviser par deux le nombre de tués et le nombre de blessés hospitalisés sur les routes

### Action concernée

5.1 Atteindre un objectif ambitieux de sécurité routière

### Indicateurs de suivi

- Nombre de blessés sur les routes
- Nombre de tués sur les routes

### Bilan 2010-2015

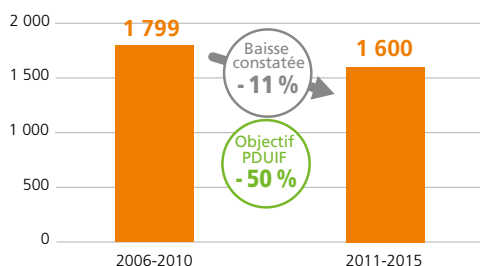
Le recueil des mesures prises en matière de sécurité routière n'existe pas. L'analyse porte sur les statistiques d'accidentalité par comparaison de périodes de cinq années (2006-2010 et 2011-2015) pour lisser les évolutions conjoncturelles.

- La tendance globale est à l'amélioration, mais elle est loin d'être suffisante : le nombre de tués sur les routes n'a baissé que de 11 % et celui des blessés hospitalisés de 10 %. L'évolution récente est préoccupante : depuis 2013, le nombre de tués et blessés a tendance à repartir à la hausse.
- La baisse du nombre d'accidents corporels en Île-de-France est plus modérée que dans le reste de la France métropolitaine (la part des accidents franciliens dans l'ensemble des accidents de France métropolitaine est passée de 26,4 % en 2006 à 32,8 % en 2015).
- La nature des territoires influence la gravité des accidents : ils sont plus nombreux en zone urbaine, mais d'une gravité moindre qu'en grande couronne, où la vitesse est plus importante et qui compte le plus grand nombre de tués.



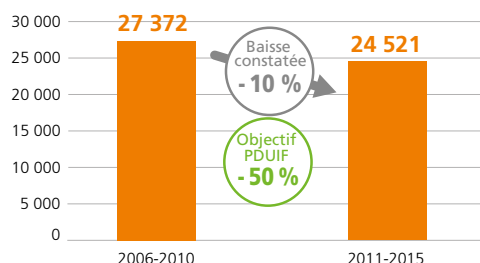
### Nombre de tués sur les routes

En Île-de-France



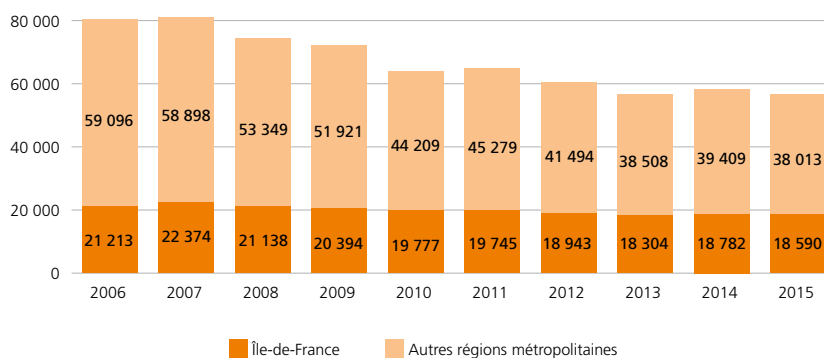
### Nombre de blessés hospitalisés sur les routes

En Île-de-France



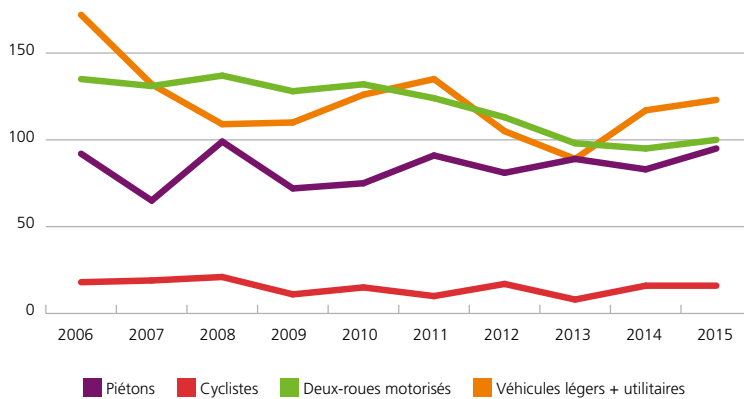
### Nombre d'accidents de la route (accidents corporels)

En France



## Nombre de tués sur les routes

En Île-de-France, par catégorie d'usagers

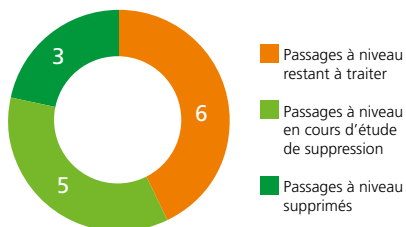


Sources : DRIEA Île-de-France – Observatoire régional de la sécurité routière.

## Sécurisation des passages à niveau préoccupants

Au 31/12/2015

Sur les 14 passages à niveau à sécuriser inscrits en 2012 sur la liste définie par l'instance de coordination de la politique nationale d'amélioration de la sécurité des passages à niveau et de SNCF Réseau



Source : SNCF Réseau.



- Les deux-roues motorisés sont le mode de transport ayant engendré le plus de victimes sur la période 2011-2015. Non protégés par une carrosserie, ses utilisateurs sont les plus vulnérables avec les piétons et les cyclistes.
- Les enfants et les personnes âgées sont surreprésentés parmi les piétons victimes d'accidents.
- Indépendamment des aménagements routiers, la cause récurrente des accidents reste le comportement des usagers de la route.
- Seule l'action concernant la sécurisation des passages à niveau préoccupants fait l'objet d'un pilotage et d'un suivi régulier. Elle est en cours de mise en œuvre.

**L'aménagement de l'espace public, et en particulier la pacification de la voirie, est un facteur essentiel pour réduire l'accidentalité, notamment pour les usagers vulnérables. Sa généralisation contribuera grandement à l'amélioration de la sécurité routière.**

**Pour réduire les causes comportementales, la sensibilisation et le contrôle sont essentiels. Cette sensibilisation nécessite d'être adaptée aux caractéristiques locales et coordonnée à l'échelle des territoires ; le rôle des EPCI mériterait sur ce point d'être renforcé.**

### Objectif du PDUIF

Mettre en place du stationnement sur voirie payant ou réglementé en fonction des territoires, des quartiers et de la desserte en transports collectifs dans au moins 153 communes franciliennes identifiées dans l'action 5.2 du PDUIF

### Action concernée

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

### Indicateur de suivi

Communes ayant instauré du stationnement payant ou réglementé

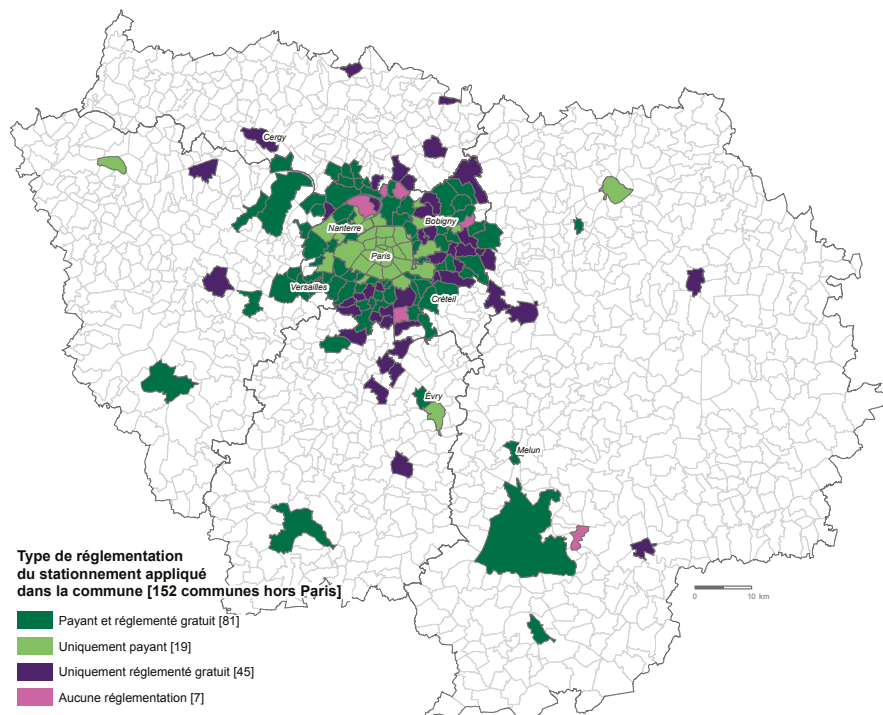
### Bilan 2010-2015

- En 2015, la quasi-totalité des 153 communes identifiées par le PDUIF appliquent une réglementation du stationnement sur voirie dans un secteur de leur territoire. Seules sept d'entre elles n'appliquent aucune restriction en la matière. Cette situation n'a quasiment pas évolué entre 2012 et 2015.
- 101 communes sur 153 (Paris inclus) ont mis en place du stationnement payant, soit deux tiers des communes.
- Cependant, l'effet levier de la réglementation du stationnement est encore insuffisamment utilisé. Le nombre de places réglementées est souvent limité. Plusieurs communes sans politique de stationnement payant ont bénéficié de mises en service récentes de lignes de tramway (Tram 1, 2, 5, 6, 7 et 8).



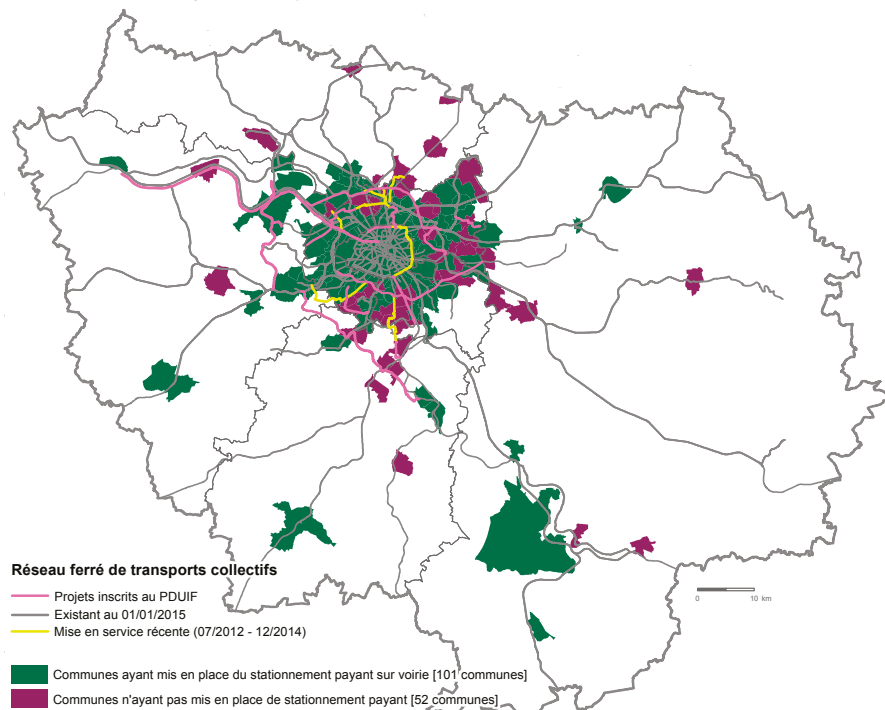
## Réglementation du stationnement public sur voirie en Île-de-France

Au 01/01/2015



## Politiques de stationnement public payant sur voirie en Île-de-France

Au 01/01/2015



**Source :** STIF, enquête auprès des 153 communes concernées par la mise en place de stationnement payant sur voirie, en 2012 et 2015 (compléments avec sites internet des communes pour les non-répondants).



Les communes franciliennes qui ont instauré une réglementation du stationnement l'ont plutôt fait par nécessité de gestion de la rotation des véhicules dans leur centre-ville que dans le cadre d'une politique de mobilité visant à renforcer l'usage des transports collectifs. Le report de la mise en œuvre de la réforme de la dépenalisation du stationnement payant sur voirie n'a pas facilité l'évolution des politiques de stationnement.

**L'articulation entre qualité/ amélioration de la desserte en transports collectifs et politique de stationnement pourrait être renforcée dans les secteurs denses de l'Île-de-France dans le cadre de la mise en œuvre de la dépenalisation du stationnement payant. Il sera nécessaire de veiller à une cohérence entre communes dans son application.**

### Atteinte de l'objectif

Réglementer le stationnement dans au moins 153 communes

En cours de mise en œuvre

### Objectifs du PDUIF

- Logement : inscrire dans les PLU des normes plancher adaptées aux besoins, équiper les logements collectifs neufs de bornes électriques
- Bureaux : inscrire dans les PLU les normes plafond de stationnement pour les opérations de bureaux prévues au PDUIF
- Tous types de constructions : inscrire dans les PLU la possibilité de mutualiser les places de stationnement, notamment dans les vastes projets d'aménagement



### Atteinte des objectifs

#### Appliquer les normes de stationnement pour les constructions nouvelles

En cours de mise en œuvre

### Action concernée

5.3 Encadrer le développement du stationnement privé

### Indicateur de suivi

Prise en compte des recommandations et prescriptions du PDUIF dans les PLU révisés depuis 2014

### Bilan 2010-2015

- Le STIF a publié un guide pour la prise en compte du PDUIF dans l'élaboration des plans locaux d'urbanisme (PLU) à destination des communes et des EPCI. Ce guide explicite les normes à introduire en matière de stationnement dans les constructions nouvelles.
- Pour les collectivités qui révisent ou élaborent leur PLU, et sont concernées par la prescription sur les immeubles de bureaux, le STIF vérifie que les normes sont bien comprises et appliquées.
- 90 PLU révisés ou en cours de révision ont fait l'objet d'une information spécifique adaptée à leur territoire en début de démarche ou d'une analyse par le STIF des normes inscrites au projet de PLU, ayant donné lieu à un avis sur les normes le cas échéant.

Dans la majorité des cas, les communes appliquent les recommandations et prescriptions du PDUIF lorsqu'elles sont informées d'une différence avec le PDUIF.

**L'inscription de normes dans les PLU est un levier important, particulièrement dans les secteurs dynamiques en termes de développement urbain bien desservis par les transports collectifs.**





### Objectifs du PDUIF

- Réaliser des opérations ponctuelles de maillage ou de compléments des réseaux de voirie magistraux et structurants
- Améliorer l'exploitation du réseau routier

### Action concernée

5.4 Optimiser l'exploitation routière pour limiter la congestion

### Indicateur de suivi

État d'avancement des projets routiers

### Bilan 2010-2015

- Sur les opérations ponctuelles de maillage et de compléments des réseaux magistraux et structurants inscrites au PDUIF :

- seule la portion entre l'A1 et la RD84 de la liaison Sarcelles – Villepinte est réalisée ;
- 13 projets sont engagés : en études (11) ou en travaux (2) ;
- 4 projets ne sont pas engagés.

La majorité de ces projets ne seront donc mis en service qu'après l'horizon 2020.

- En matière d'exploitation routière, les départements de petite couronne ont modernisé leurs dispositifs centralisés.

**Peu de projets ont été réalisés entre 2010 et 2015 parmi ceux identifiés au PDUIF.**

### Atteinte des objectifs

Réaliser 18 projets routiers

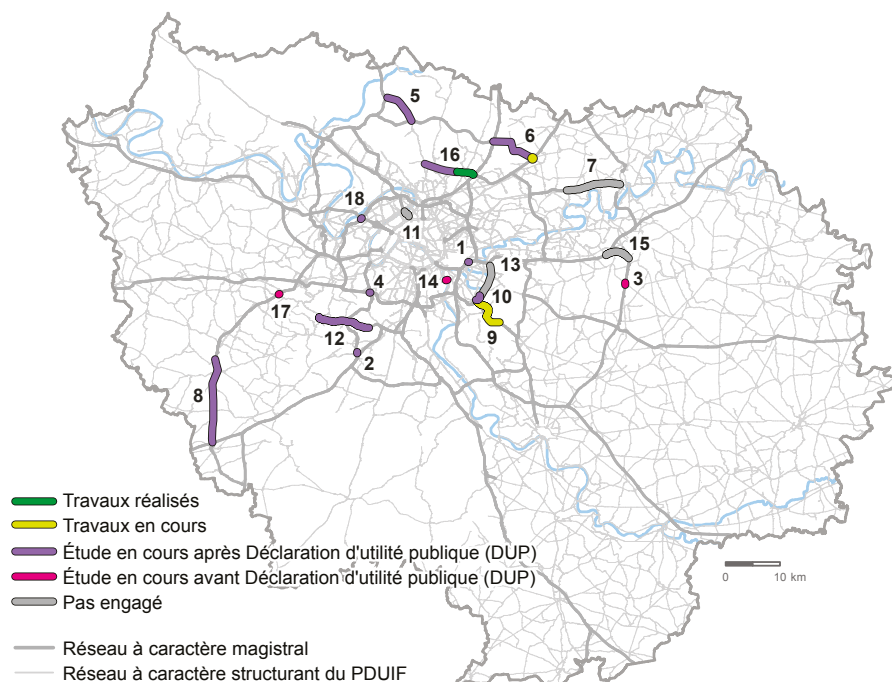
Début de mise en œuvre

Améliorer l'exploitation routière

Début de mise en œuvre

### Projets routiers en Île-de-France

Au 31/12/2015



### Projets routiers inscrits au PDUIF :

1. Aménagement du pont de Nogent sur l'A86
2. Aménagement du ring des Ulis sur la RN118
3. Aménagement du carrefour de l'Obélisque sur la RD36
4. Aménagement du secteur de Vélizy et du Petit Clamart
5. Prolongement de l'A16 jusqu'à la Francilienne
6. Contournement Est de Roissy
7. Aménagement de la liaison Meaux – Roissy (RN3)
8. Mise en voie express de la RN10 de Rambouillet à l'A11
9. Déviation de la RN19 à Boissy-Saint-Léger
10. Desserte du port de Bonneuil-sur-Marne
11. Aménagement du boulevard urbain de Clichy-la-Garenne – Saint-Ouen
12. Réalisation de la liaison Saint-Quentin-en-Yvelines – Saclay – Palaiseau (aménagement de la RD36 de Châteaufort au Christ de Saclay – Palaiseau)
13. Réalisation de la liaison RNIL303 – RN19
14. Réalisation d'un franchissement des voies ferrées entre Alfortville et Vitry-sur-Seine
15. Amélioration de la desserte interne de Marne-la-Vallée
16. Réalisation de la liaison Sarcelles – Villepinte
17. Couverture de la RN10 à Trappes
18. Couverture de l'échangeur A14/A86 à Nanterre

Sources : départements, DRIEA.

**Objectif du PDUIF**

Favoriser l'émergence de services d'autopartage

**Action concernée**

5.6 Encourager l'autopartage

**Indicateurs de suivi**

- Nombre de stations d'autopartage en boucle
- Nombre de stations d'autopartage en trace directe

**Bilan 2010-2015**

**Autopartage en boucle**

*(le véhicule doit être ramené au point de prise)*

On recense 165 stations d'autopartage en boucle, dont la très grande majorité se situent à Paris et dans le cœur de métropole et sont exploitées par une petite dizaine d'opérateurs.

**Autopartage en trace directe**

*(le véhicule peut être ramené dans d'autres points)*

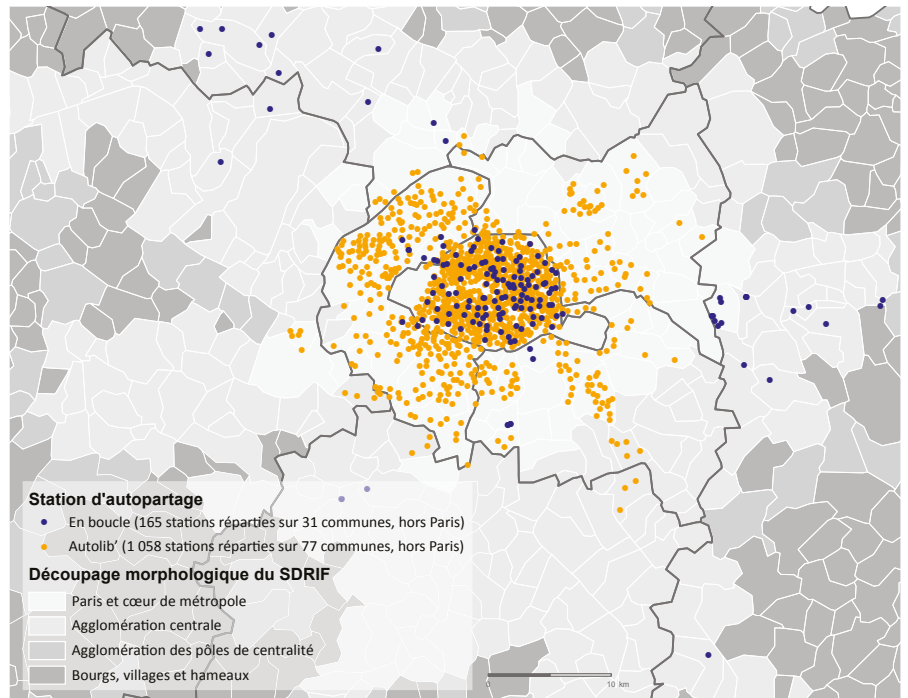
Autolib' est le seul service de ce type en Île-de-France. Il offre plus de 1 058 stations (5 150 places) dont 57 % à Paris et 3 698 véhicules fin 2015 (source Autolib' métropole).

**Le développement de l'autopartage en Île-de-France a reposé essentiellement sur le développement d'Autolib'. Les différents services offrent pour la plupart des véhicules électriques ou hybrides. Ils permettent une légère diminution de la motorisation des ménages utilisateurs.**

**Les services existants n'ont pas atteint une rentabilité économique, alors même qu'ils sont implantés dans les secteurs denses de l'Île-de-France, où la motorisation des ménages est la moins élevée. Les leviers d'une implantation sur l'ensemble des territoires franciliens restent encore à identifier.**

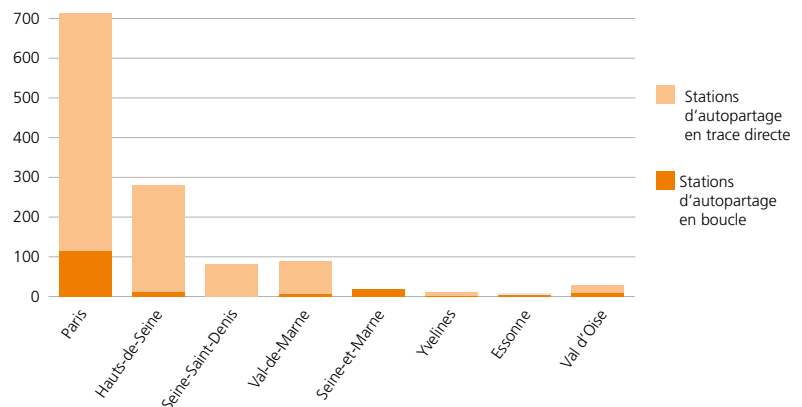
**Stations d'autopartage en Île-de-France**

À fin 2015



**Nombre de stations d'autopartage**

En 2016, par département



Sources : opendatas Autolib', Citiz Île-de-France Ouest, Ville de Paris, Communauto, Monautopartage.

**Atteinte de l'objectif**

Mettre en place des services d'autopartage

Début de mise en œuvre



### Objectifs du PDUIF

- Favoriser le covoiturage pour l'accès aux Parcs Relais en grande couronne
- Encourager le covoiturage dans les agglomérations des pôles de centralité et l'espace rural
- Favoriser le covoiturage sur le réseau magistral en dehors du cœur de métropole

### Action concernée

5.5 Encourager et développer la pratique du covoiturage

### Indicateur de suivi

Nombre de places de stationnement réservées pour le covoiturage

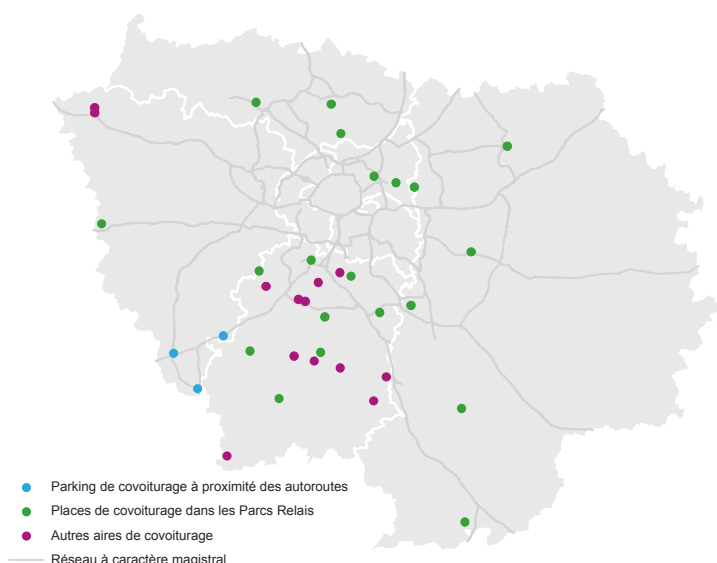
### Bilan 2010-2015

Les acteurs se sont mobilisés, sans qu'il soit possible de mesurer l'impact sur les pratiques.

- Les départements, principalement en grande couronne, subventionnent ou réalisent des aires de covoiturage aux abords de leurs réseaux, ou développent des sites de mise en relation.
- La Région anime un groupe de travail rassemblant les départements et l'ensemble des acteurs régionaux impliqués dans le développement du covoiturage.
- Les entreprises ont des actions de promotion du covoiturage, mise en relation, mais assurent rarement une animation au long cours pour susciter de nouvelles pratiques.
- Des aires dédiées ou des places réservées dans les Parcs Relais commencent à se développer, mais représentent un volume faible à l'échelle de la région (393 places).
- Les sites de mise en relation sont peu utilisés malgré une offre conséquente. On recense en 2015 :

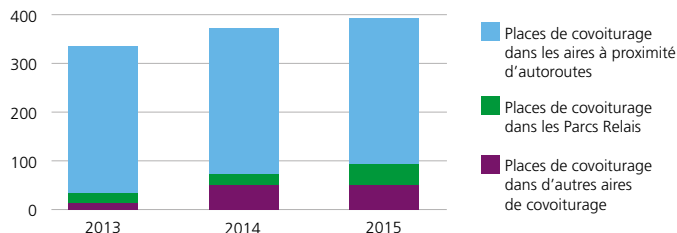
### Aires de stationnement réservées au covoiturage en Île-de-France

Au 31/12/2015



### Nombre de places de covoiturage

En Île-de-France



Sources : STIF, départements.

- environ 40 plateformes grand public qui touchent un public francilien pour des déplacements interurbains ;
- plusieurs dizaines de sites développés pour des entreprises ou administrations ;
- des applications sur smartphone visant la mise en relation de covoitureurs pour les déplacements intra Île-de-France (surtout domicile-travail) ; ces applications n'ont pas encore trouvé de modèle économique stable, leur durée de fonctionnement est souvent réduite et leur utilisation réelle par des covoitureurs limitée.

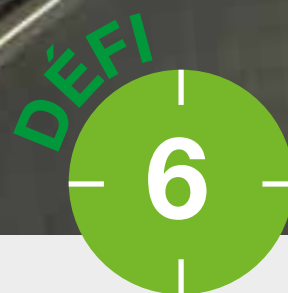
Il est à noter que 98 % des covoitureurs domicile-travail en Île-de-France s'organisent sans passer par une plateforme de covoiturage (source : Parc Auto 2015 TNS Sofres).

L'autostop – sous la forme d'autostop organisé – se développe depuis peu dans les territoires ruraux à l'initiative de communes, EPCI ou départements.

### Atteinte de l'objectif

Favoriser le covoiturage

Début de mise en œuvre



# Rendre accessible l'ensemble de la chaîne de déplacements

La mise en accessibilité de l'ensemble de la chaîne de déplacements est essentielle pour que les personnes à mobilité réduite (PMR) puissent participer à la vie sociale. La loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées rend obligatoire la mise en accessibilité de l'ensemble de la chaîne de déplacements.





## Les principes d'action retenus

**Adopter une approche pragmatique face à l'ampleur des travaux de mise en accessibilité**

**Prioriser les travaux de mise en accessibilité de la voirie : réaliser sur l'ensemble de la voirie les aménagements simples qui lèvent la majorité des situations bloquantes et rendre totalement accessibles les cheminements les plus usuels**

## Les actions

### 6.1

Rendre la voirie accessible

### 6.2

Rendre les transports collectifs accessibles

En Île-de-France, environ 40 % de la population connaît des difficultés, permanentes ou temporaires, pour se déplacer. Il s'agit des personnes souffrant de handicaps sensoriels et intellectuels, des personnes en fauteuil roulant, des personnes handicapées des membres, des personnes de petite taille, des personnes âgées, des femmes enceintes, des personnes transportant des bagages lourds et des personnes avec enfants, y compris enfants en poussette. Une part importante des personnes âgées se déclarent gênées dans leurs déplacements (marche, station debout...) et leur nombre va augmenter avec le vieillissement de la population.

### Objectifs du PDUIF

- Lever 80 % des situations bloquantes pour les personnes à mobilité réduite (PMR) sur la voirie urbaine
- Rendre complètement accessibles les cheminements les plus usuels

### Action concernée

6.1 Rendre la voirie accessible

### Indicateurs de suivi

- Nombre de plans de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE) adoptés
- Linéaire de voirie accessible

### Bilan 2010-2015

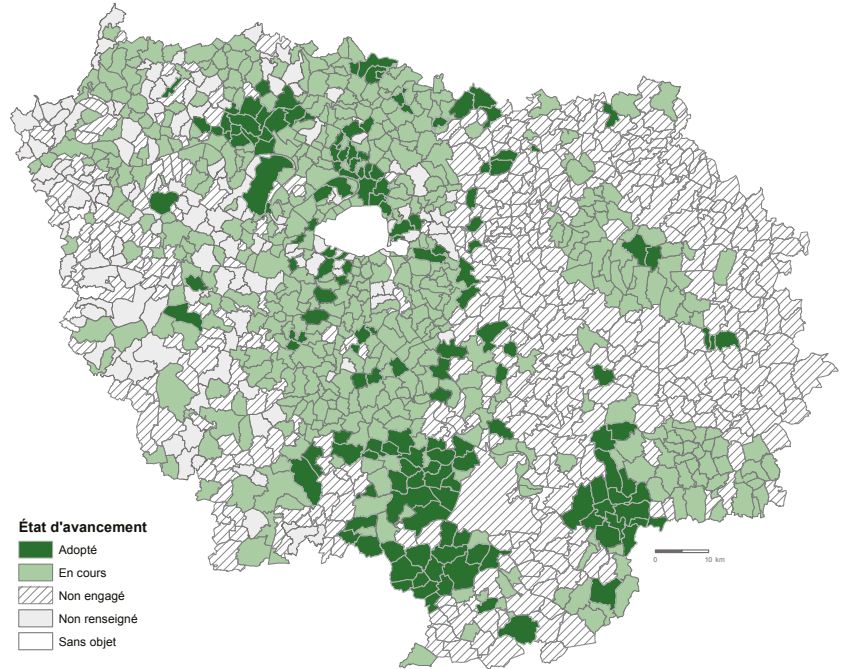
On ne dispose pas d'un état exhaustif de l'accessibilité de la voirie. On peut cependant faire les constats suivants.

- Les PAVE devaient être adoptés au plus tard en décembre 2009. En 2012, 15 % seulement des communes franciliennes étaient couvertes par un PAVE adopté. En 2016, de nombreuses communes n'en ont toujours pas. La nouvelle carte de l'intercommunalité en Île-de-France a compliqué l'élaboration de ces PAVE en rassemblant au sein d'un même EPCI des communes déjà avancées en matière d'accessibilité de la voirie et d'autres qui l'étaient moins.
- À Paris, de nombreuses interventions ont été réalisées pour faciliter le déplacement des personnes à mobilité réduite (mise aux normes de traversées piétonnes, meilleur partage de la voirie en faveur des piétons).



### Plans de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE)

À fin 2012

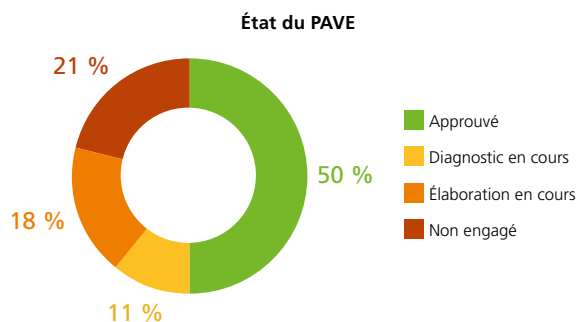
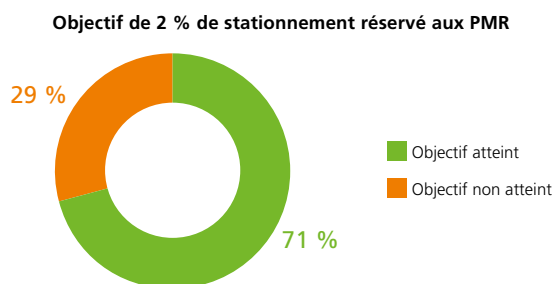
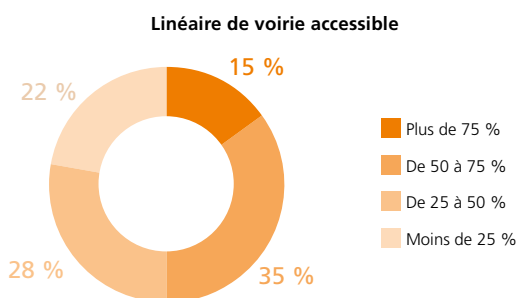
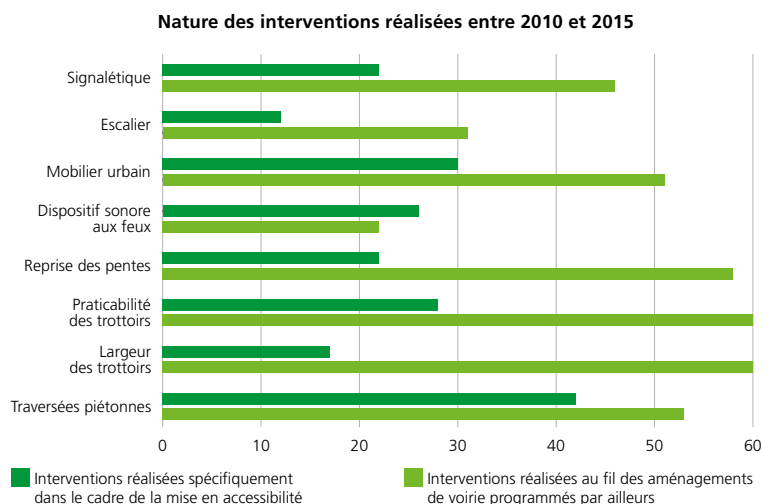


**Source :** recensement effectué par le ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer en 2012.



## Interventions de mise en accessibilité de la voirie dans les 66 communes ayant répondu à l'enquête

À fin 2015



**Source :** STIF. Enquête menée auprès d'un échantillon représentatif de 200 collectivités franciliennes (type de territoire, population) tiré aléatoirement. Après relance, seules 66 communes ont répondu au questionnaire. On peut penser que ces communes

sont plutôt plus impliquées dans la mise en accessibilité que les communes non répondantes. La généralisation de ces résultats n'est pas possible et on doit sans doute les considérer comme une vision optimiste de la situation.



- En dehors de Paris, la situation est contrastée. Il est vraisemblable que dans une majorité de communes, moins de la moitié du linéaire de voirie est accessible. L'obligation concernant la part de places de stationnement réservées aux personnes handicapées (2 % des places) n'est pas non plus toujours respectée.
- La situation s'améliore lentement : les communes réalisent des aménagements d'accessibilité, mais plutôt à l'occasion de travaux de voirie classiques que de travaux spécifiques de mise en accessibilité. La formation des gestionnaires de réseaux (eau, électricité...) intervenant sur l'espace public est peu développée, mais est indispensable et devrait être mise en place systématiquement.
- Le niveau d'accessibilité de la voirie ne s'explique pas par la taille des communes ou par leur situation géographique au sein de la région, mais plutôt par leur capacité à prioriser la réalisation des aménagements.

**Il convient de poursuivre l'effort de mise en accessibilité en élaborant au plus vite les PAVE quand ce n'est pas déjà fait et en s'appuyant sur la mise en accessibilité des établissements recevant du public et des transports collectifs pour prioriser la réalisation des aménagements sur la voirie.**

### Atteinte des objectifs

Réaliser les aménagements qui lèvent 80 % des situations bloquantes

Début de mise en œuvre

Mettre en accessibilité complète les cheminements les plus usuels

Début de mise en œuvre

**Objectifs du PDUIF**

Mettre en accessibilité le réseau ferroviaire et les lignes de bus et de cars selon les principes déclinés par le Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA)

**Action concernée**

6.2 Rendre les transports collectifs accessibles

**Indicateurs de suivi**

- Nombre de gares accessibles
- Nombre de lignes de bus et de cars accessibles

**Bilan 2010-2015**

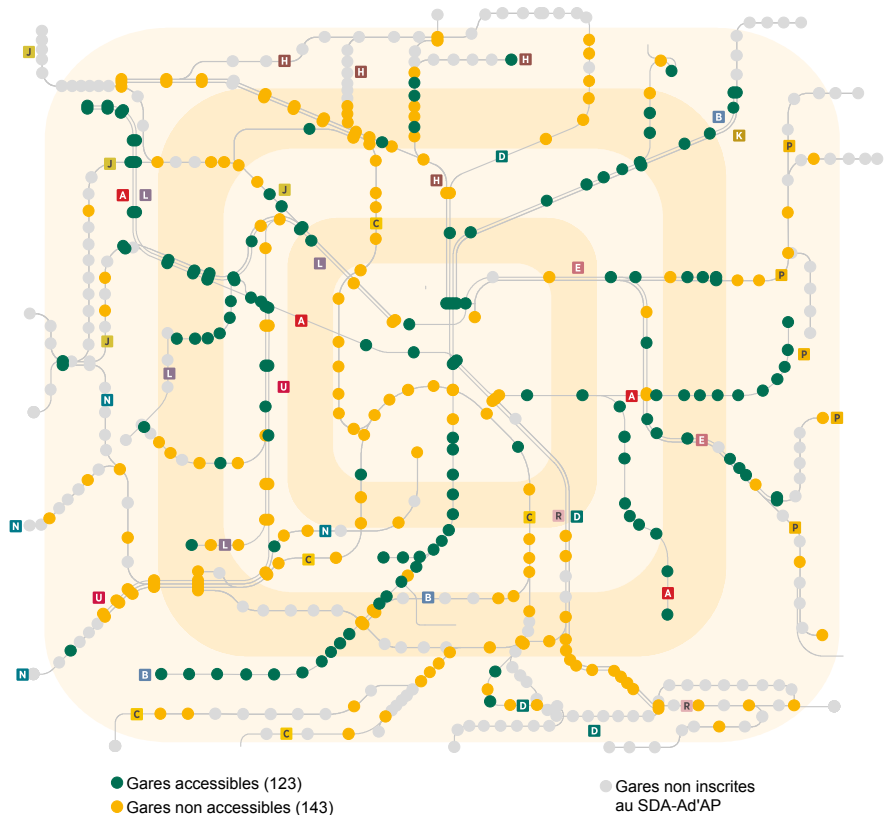
Le STIF a adopté en juillet 2015 son Schéma Directeur d'Accessibilité – Agenda d'accessibilité programmée (SDA-Ad'AP) qui a précisé les objectifs en matière d'accessibilité des transports collectifs et la programmation à respecter.

- Concernant l'accessibilité du réseau ferroviaire, sur les 266 gares à rendre accessibles avant 2024, 123 l'étaient à fin 2015, soit 46 %. Pour les gares dont la mise en accessibilité est ancienne, des mesures sont en cours de définition pour les rendre accessibles à tous les types de handicap.



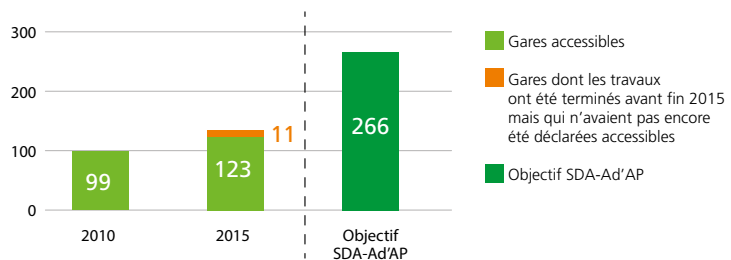
**Accessibilité des gares inscrites au SDA-Ad'AP**

Au 31/12/2015



**Nombre de gares accessibles inscrites au SDA-Ad'AP**

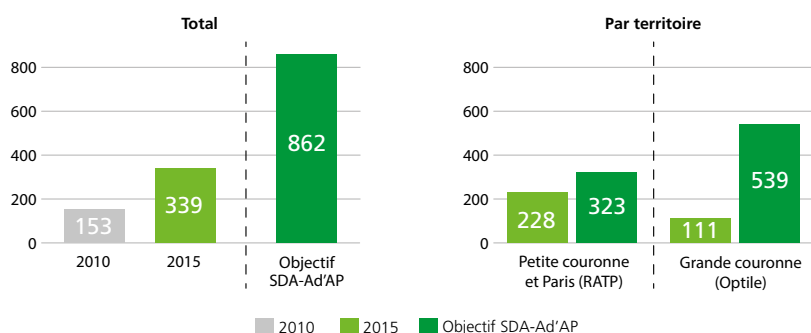
Au 31/12/2015





## Nombre de lignes de bus et de cars accessibles en Île-de-France

Au 31/12/2015



Source : STIF.



- Concernant l'accessibilité des lignes de bus et de cars, sur les 862 lignes à rendre accessibles à l'horizon 2021, 339 l'étaient à fin 2015, soit 39 %. La mise en accessibilité est plus avancée pour les lignes exploitées par la RATP à Paris et en petite couronne (70 %) que pour les lignes de grande couronne (21 %). Il est à noter que le nombre de lignes à rendre accessibles a augmenté dans le SDA-Ad'AP par rapport au SDA, principalement en grande couronne. Le matériel roulant est déjà accessible à 100 % pour la RATP et à 82 % pour Optile. L'effort restant concerne donc essentiellement la mise en accessibilité des points d'arrêt, qui est de la responsabilité des gestionnaires de voirie (le STIF subventionnant 70 % du montant des travaux).

**La mise en accessibilité des transports collectifs franciliens progresse, notamment du fait qu'elle bénéficie d'un pilotage par le STIF et de financements identifiés. Au-delà des travaux de mise en accessibilité et des renouvellements de matériel, il conviendra de s'assurer que l'accessibilité est réellement assurée pour tout type de handicap lors de l'exploitation.**

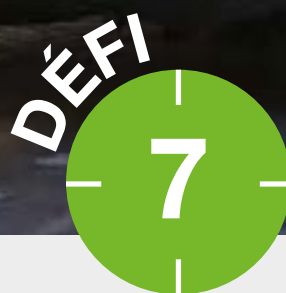
### Atteinte des objectifs

Mettre en accessibilité le réseau ferroviaire

46 %

Mettre en accessibilité les lignes de bus et de cars

39 %



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

La logistique est une activité indispensable à la vie économique de l'Île-de-France et à la satisfaction des besoins de consommation de ses habitants. Elle participe à la création de la richesse et constitue un facteur essentiel de performance des entreprises franciliennes.





## Les principes d'action retenus

Le périmètre d'action du PDUIF se limite au territoire francilien, ce qui exclut l'organisation des grandes liaisons nationales, européennes ou mondiales.

**Agir sur l'armature logistique régionale (infrastructures de transport, sites logistiques)**

**Agir sur les réglementations de circulation et de stationnement**

**Susciter l'innovation technique**

**Développer une gouvernance pour les marchandises afin d'assurer la concertation et la coordination de l'action**

## Les actions

### 7.1

Préserver et développer des sites à vocation logistique

### 7.2

Favoriser l'usage de la voie d'eau

### 7.3

Améliorer l'offre de transport ferroviaire

### 7.4

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

### 7.5

Améliorer les performances environnementales du transport de marchandises

**Objectif du PDUIF**

Préserver les possibilités de développement de sites multimodaux existants

**Action concernée**

7.1 préserver et développer des sites à vocation logistique

**Indicateur de suivi**

Activité des sites listés au PDUIF

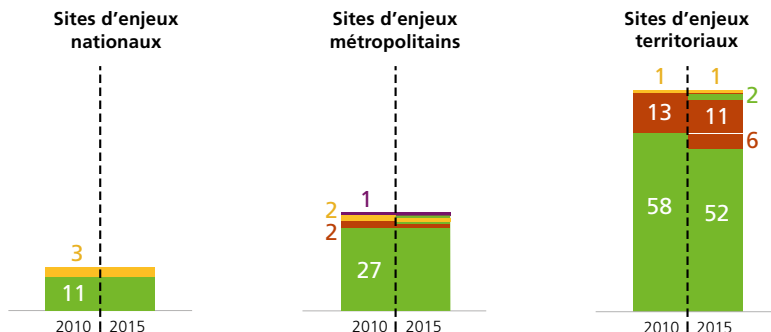
**Bilan 2010-2015**

- Le PDUIF liste 133 sites constitutifs de l'armature logistique en Île-de-France qui sont à préserver pour en maintenir les capacités. Ces sites sont également listés au SDRIF :
  - 14 sites d'enjeux nationaux : les grandes plateformes portuaires et les chantiers combinés ;
  - 32 sites d'enjeux métropolitains : les grands sites logistiques, les triages et les grandes installations terminales embranchées ;
  - 87 sites d'enjeux territoriaux : les autres sites ferroviaires et fluviaux implantés en zone urbaine dense.
- L'état d'activité de 118 sites a pu être renseigné à fin 2015. Sur ces 118 sites, 93 sites portaient une activité logistique, contre 96 en 2010.
  - On observe une plus grande stabilité dans l'activité des sites d'enjeux nationaux et métropolitains.
  - En revanche, il y a plus de mutations dans l'activité des sites d'enjeux territoriaux, qu'il s'agisse de sites ferroviaires ou fluviaux.

**Le maintien en activité des sites logistiques inscrits au PDUIF et au SDRIF reste fragile. Il importe en premier lieu que leur préservation soit bien inscrite dans les documents d'urbanisme lorsqu'ils sont révisés.**

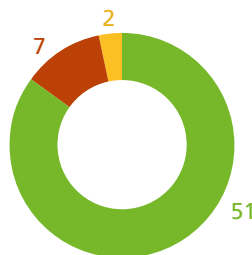
**Évolution de l'état d'activité des sites multimodaux (ensemble des sites ferroviaires et fluviaux)**

Entre 2010 et 2015



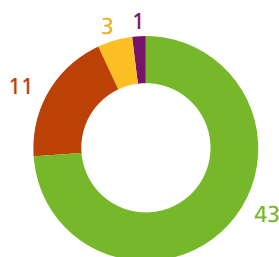
**Dont : état d'activité des sites ferroviaires (ensemble des sites d'enjeux territoriaux, métropolitains et nationaux)**

À fin 2015



**Dont : état d'activité des sites fluviaux (ensemble des sites d'enjeux territoriaux, métropolitains et nationaux)**

À fin 2015



- Site potentiel
- Site en projet (projet identifié pour donner une vocation logistique au site)
- Site inactif (aucune activité logistique)
- Site actif (avec une activité logistique, multimodale ou non)

Source : IAU, enquête 2016, état d'activité des 118 sites pour lesquels l'état d'activité est connu en 2010 et 2015.

**Atteinte de l'objectif**

Préserver et développer des sites à vocation logistique

En cours de mise en œuvre

**Objectifs du PDUIF**

- Conforter l'usage de la voie d'eau pour le transport des matériaux de construction, des déblais de chantiers et des déchets
- Transférer de nouveaux flux de la route vers la voie d'eau

**Action concernée**

7.2 Favoriser l'usage de la voie d'eau

**Indicateur de suivi**

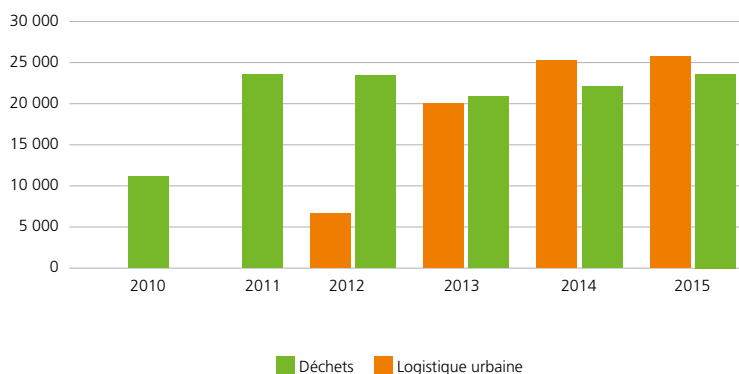
Volumes de trafic conteneurs

**Bilan 2010-2015**

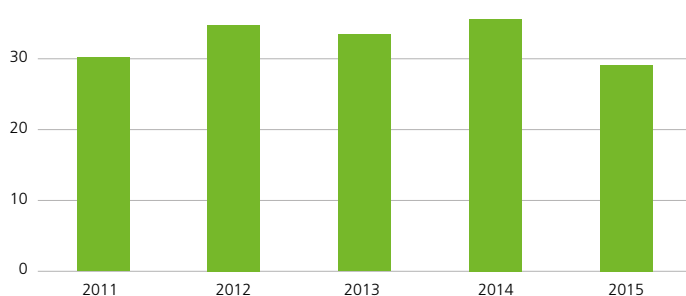
- En 2015, les trafics conteneurisés intra-régionaux progressent par rapport à 2010.
  - Après une inflexion en début de période, le trafic des déchets connaît la plus forte croissance, avec une hausse de 6,7 % entre 2014 et 2015.
  - Le trafic de logistique urbaine connaît également une forte progression, pour atteindre plus de 20 000 EVP (équivalent vingt pieds) en 2015. L'approvisionnement fluvial de Franprix a continué de progresser grâce au chargement de 2 caisses mobiles quotidiennes supplémentaires sur la navette. L'expérimentation a montré la pertinence et la possibilité d'un modèle économique soutenable d'une chaîne logistique intégrant la voie d'eau pour desservir la zone dense.
- Les investissements dans les ports sont relativement stables autour de 30 millions d'euros par an. Ils ont notamment permis la réhabilitation et l'entretien des ports urbains (Javel bas, Austerlitz...).
- Les grands projets d'infrastructures de transports collectifs (en particulier métro) intègrent l'évacuation des déblais par voie d'eau.

**Trafic conteneurs en Île-de-France**

De 2010 à 2015, en EVP (équivalent vingt pieds)

**Investissements dans les ports en Île-de-France**

De 2011 à 2015, en millions d'euros



Source : Haropa Ports de Paris.

**Il existe un fort potentiel de transport par voie d'eau, notamment des déblais de chantiers et matériaux de construction.**

**Atteinte de l'objectif****Favoriser l'usage de la voie d'eau**

Début de mise en œuvre

**Objectif du PDUIF**

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

**Action concernée**

7.3 Améliorer l'offre de transport ferroviaire

**Indicateurs de suivi**

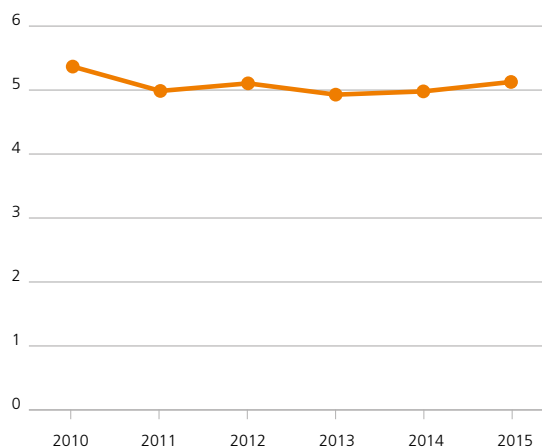
- Avancement des projets sur le réseau ferré national
- Nombre de trains x kilomètres fret

**Bilan 2010-2015**

- Circulation des trains sur le réseau : le nombre de trains x kilomètres est relativement stable depuis 2011.
- Avancement des opérations visant à améliorer les conditions de mixité de circulation des trains fret et de voyageurs :
  - La croissance des circulations de trains voyageurs accroît la concurrence pour l'allocation des sillons ferroviaires.
  - Aucun projet situé en Île-de-France n'a réellement progressé depuis 2010 pour différentes raisons : les études ont montré un coût trop important par rapport aux retombées attendues pour certaines opérations, des solutions techniques ont pu être trouvées sans nécessité de travaux pour d'autres et enfin, les financements n'ont pas encore été trouvés pour les opérations restantes.
  - Seules les opérations visant à une remise en état de la ligne Serqueux – Gisors ont fait l'objet d'études et d'une enquête publique.

**Trafic fret en Île-de-France**

De 2010 à 2015, en millions de trains x kilomètres



Source : SNCF Réseau (base redevances de circulation, tous opérateurs fret).

- L'opportunité et la faisabilité du transport de marchandises sur les lignes de tramway ont fait l'objet d'une étude Apur/Ville de Paris en 2012-2014 ayant abouti à la conclusion que sa faisabilité et sa rentabilité n'étaient pas avérées.

**La cohabitation des trains de voyageurs et de fret en Île-de-France est particulièrement difficile du fait du nombre de trains en circulation et de la densité et l'étendue des tissus urbains traversés.**

**Atteinte de l'objectif**

**Améliorer l'offre de transport ferroviaire**

Début de mise en œuvre

### Objectifs du PDUIF

- Maintenir et faciliter la création de sites logistiques en ville
- Élaborer des chartes logistiques départementales
- Améliorer la desserte routière des sites multimodaux
- Optimiser les conditions de livraison
- Faciliter le stationnement des poids lourds aux abords du réseau magistral

### Actions concernées

- 7.1 Préserver et développer des sites à vocation logistique
- 7.4 Contribuer à une meilleure efficacité du transport routier de marchandises et optimiser les conditions de livraison

### Indicateur de suivi

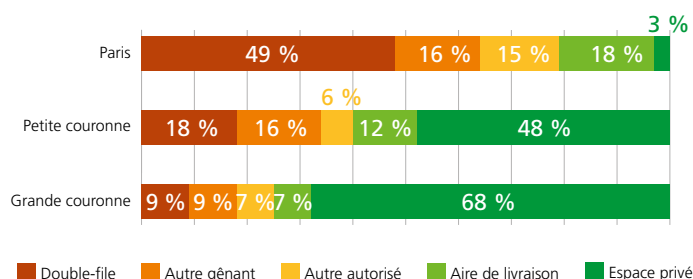
Stationnement des véhicules de livraison

### Bilan 2010-2015

- L'enquête « Transport de marchandises en ville 2011-2014 » montre la difficulté à effectuer des livraisons en Île-de-France. À Paris, la moitié des livraisons s'effectuent en stationnement illicite. Même en grande couronne, cette pratique existe.
- Plusieurs chartes logistiques ont été réalisées en Île-de-France : à Paris, dans tous les départements de petite couronne et en Essonne. Ces chartes permettent de mobiliser les acteurs et d'identifier les axes prioritaires pour les territoires (usage des canaux, innovation...).
- Concernant la desserte routière des sites multimodaux, la réalisation d'un tronçon nouveau de voirie départementale pour relier le port de Bonneuil-sur-Marne fait l'objet d'une convention de financement.

### Stationnement des véhicules utilisés dans les mouvements de marchandises générés en Île-de-France

Répartition par type, selon la localisation



Sources : enquête « Transport de marchandises en ville 2011-2014 », Région Île-de-France, État, ADEME.

- En revanche, aucune opération n'a été menée pour faciliter le stationnement des poids lourds sur le réseau magistral.
- Des projets d'espaces logistiques urbains émergent, tels l'espace logistique de Beaugrenelle et le projet Chapelle International. Ils restent cependant isolés.

**La logistique urbaine reste faiblement prise en compte à l'échelle locale et cela même dans les plans locaux de déplacements. L'offre en places ou espaces de livraison est bien souvent insuffisante ou pas adaptée en nombre et son contrôle trop limité. L'enjeu est donc celui de la mobilisation à l'échelle locale, seule échelle pertinente pour trouver des solutions adaptées au contexte de chaque quartier.**

### Atteinte de l'objectif

#### Optimiser les conditions de livraison

Début de mise en œuvre

### Objectifs du PDUIF

- Favoriser le renouvellement du parc de poids lourds et véhicules utilitaires légers avec de meilleures performances environnementales
- Favoriser la circulation des véhicules les moins polluants

### Action concernée

7.5 Améliorer les performances environnementales du transport de marchandises

### Indicateur de suivi

Arrêtés municipaux favorisant la circulation des véhicules les moins polluants

### Bilan 2010-2015

- La Ville de Paris a mis en place au 1<sup>er</sup> septembre 2015 une première série de mesures de restriction de circulation pour les véhicules les plus polluants (visant les poids lourds mis en circulation avant le 1<sup>er</sup> octobre 2001). Ces interdictions s'accompagnent de mesures incitatives : aides aux professionnels souhaitant remplacer un véhicule utilitaire ou un poids lourd par un véhicule à motorisation électrique ou GNV, développement de l'offre de véhicules utilitaires en libre service Utilib' à tarif attractif, gratuité du stationnement des véhicules électriques et GNV et déploiement d'un réseau de bornes de recharge électriques et de stations-service GNV.
- En dehors de Paris, il n'y a pas d'autres mesures recensées.
- Un dispositif d'identification des véhicules selon leur niveau d'émissions de polluants atmosphériques a été mis en place au niveau national : les certificats qualité de l'air « Crit'Air ». C'est une opportunité pour mettre en œuvre des politiques de

### Correspondance entre certificats qualité de l'air « Crit'Air » et normes Euro

Classe	Véhicules utilitaires légers	Poids lourds
	Véhicules électriques et hydrogènes	Véhicules électriques et hydrogènes
	Véhicules gaz Véhicules hybrides rechargeables	Véhicules gaz Véhicules hybrides rechargeables

Classe	Véhicules utilitaires légers		Poids lourds	
	Essence	Diesel	Essence	Diesel
	-	Euro 5 et 6	-	Euro VI
	Euro 5 et 6	Euro 4	Euro VI	Euro V
	Euro 4	Euro 2 et 3	Euro V	Euro IV
	Euro 3	-	Euro IV	-
	Euro 2	-	Euro III	-
<b>Non classés</b>	Euro 1 et avant		Euro I, II et avant	

Source : ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer.

circulation et de stationnement des véhicules en fonction de leur niveau d'émissions : les détenteurs de certificats pourront ainsi bénéficier d'avantages mis en place par les collectivités territoriales ou circuler dans les zones à circulation restreinte. Les certificats pourront également être utilisés pour organiser la circulation en cas de pics de pollution.

### Atteinte de l'objectif

Améliorer les performances environnementales du transport de marchandises

Début de mise en œuvre







DÉFI

8

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





## Les principes d'action retenus

**S'emparer de la mise en œuvre du PDUIF par la création d'instances fortes au niveau régional**

**Impliquer tous les acteurs à l'échelle locale par un déploiement des plans locaux de déplacements, véritable outil de mise en œuvre du PDUIF**

**Soutenir et sensibiliser les maîtres d'ouvrage**

En Île-de-France, les politiques de déplacement et d'aménagement relèvent de la compétence de multiples acteurs. La mise en œuvre du PDUIF repose sur la mobilisation de tous les acteurs des politiques de déplacement. Le système de gouvernance proposé va permettre de concrétiser l'ambition du PDUIF.

Le PDUIF définit différents outils de pilotage et d'animation de ces réseaux d'acteurs.

## Objectifs du PDUIF

### Instances de pilotage et d'animation :

- Rassembler le comité de pilotage du PDUIF chaque année
- Favoriser le partage d'expériences entre acteurs de la mobilité en Île-de-France

### Outils d'animation et d'appui aux collectivités locales :

- Valoriser les actions exemplaires mises en œuvre
- Élaborer des guides techniques destinés à apporter un soutien aux maîtres d'ouvrage
- Accompagner les acteurs dans la mise en œuvre opérationnelle des actions (programme de formations)
- Donner un accès simple aux informations clés du PDUIF
- Favoriser et accompagner des expérimentations sur des thématiques novatrices

## Bilan 2010-2015

### Pilotage du PDUIF

Au niveau régional, un **comité de pilotage politique** coordonne la mise en œuvre du PDUIF. Il s'est réuni pour la première fois en 2016 pour faire le bilan de l'avancement des actions et échanger sur les orientations à donner pour les années suivantes. Un **comité de pilotage technique se réunit au moins une fois par an** depuis 2012.

### Mobilisation des acteurs

- Les **Assises de la Mobilité** permettent chaque année de partager les expériences réalisées entre acteurs de la mobilité en Île-de-France. Les Assises de la Mobilité sont devenues un rendez-vous annuel pour l'ensemble des partenaires de la mobilité

en Île-de-France depuis 2013. Chaque année, elles rassemblent environ 300 personnes : agents des collectivités, élus de communes ou EPCI, associations (environnement, vélo, marche), professionnels (transporteurs de voyageurs, acteurs du transport de marchandises), etc. Les Assises sont organisées par le STIF en partenariat avec la Région Île-de-France.

- Afin de valoriser des actions exemplaires réalisées par les collectivités territoriales, les entreprises ou les associations franciliennes, le STIF, en partenariat avec la Région Île-de-France, organise les **Trophées de la Mobilité** chaque année depuis 2013. Lors des trois premières éditions (2013, 2014 et 2015), 104 projets ont été reçus et 15 ont été primés par un jury d'élus, de représentants du monde économique et associatif et d'experts franciliens.

### Accompagnement technique et financier

- Afin de donner un accès simple aux informations clés du PDUIF, le STIF a élaboré un **site internet**, centre de ressources à destination des collectivités locales d'Île-de-France et des partenaires du PDUIF dès la phase d'élaboration du PDUIF. Mis à jour en 2015, le site permet désormais une meilleure mise en valeur des actualités et des événements sur la mobilité (création d'un agenda), avec notamment la mise en place d'alertes mails lors de la publication de nouvelles informations, une recherche facilitée des documents de la médiathèque et une information sur la mise en œuvre plus claire par la refonte de l'architecture du site et des contenus.
- Afin d'accompagner les collectivités locales dans leurs projets, le STIF a édité plusieurs **guides pratiques** sur différents sujets, notamment pour l'élaboration des plans locaux de

déplacements (PLD) ou la prise en compte du PDUIF dans les plans locaux d'urbanisme (PLU).

- Concernant la programmation de formations à destination des acteurs de la mise en œuvre du PDUIF, le STIF est intervenu en 2015 :
  - sur les sujets PLU et PLD auprès des commissaires enquêteurs d'Île-de-France ;
  - sur le sujet des PLD auprès des bureaux d'études.

Il convient encore d'engager plus fortement cette mesure pour faciliter la mise en œuvre du PDUIF.

- La Région Île-de-France a lancé un **appel à projets Innovation** en faveur de la mobilité francilienne en 2015. Six projets ont été retenus et sont accompagnés dans leur mise en œuvre.

### Évaluation en continu

Créé par le STIF, l'Observatoire de la mobilité en Île-de-France (Omnil) 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. Cette **évaluation du PDUIF avec l'Omnil** est synthétisée chaque année dans la « Lettre du PDUIF » éditée au moment des Assises de la Mobilité en Île-de-France.

## Atteinte des objectifs

### Mettre en place des instances de pilotage et d'animation

En cours de mise en œuvre

### Développer des outils d'animation et d'appui aux collectivités

Mise en œuvre



**Objectif du PDUIF**

Généraliser les plans locaux de déplacements

**Indicateur de suivi**

Nombre de PLD adoptés

**Bilan 2010-2015**

- Les plans locaux de déplacements (PLD) sont 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.
- 7 PLD ont été adoptés depuis 2011 et 3 sont en cours d'élaboration. Ils ont tous intégré les enjeux identifiés par le PDUIF à l'échelle régionale. Ils ont cherché à définir des plans d'actions à court et moyen terme sur les thématiques dont la responsabilité de mise en œuvre est du ressort des EPCI et des communes.

**La plupart déclinent effectivement à l'échelle locale les mesures importantes du PDUIF, telles que la définition d'une hiérarchisation de la voirie, des mesures d'apaisement de la circulation ou des actions en faveur du vélo. Leur élaboration sur d'autres territoires doit se poursuivre.**

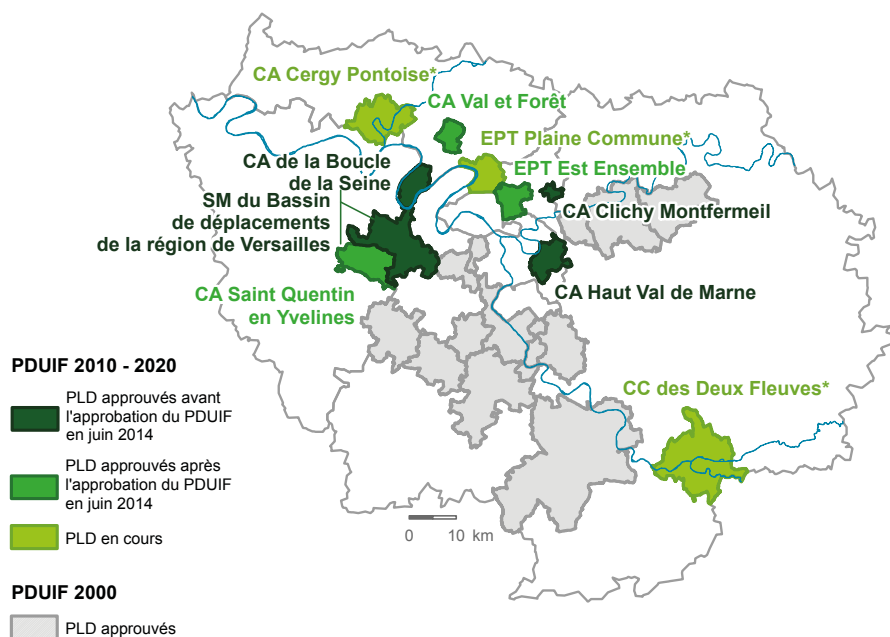
**Atteinte de l'objectif**

Généraliser les plans locaux de déplacements

Début de mise en œuvre

**Plans locaux de déplacements**

Au 31/12/2015



**Objectif du PDUIF**

Assurer le financement des actions du PDUIF pour les transports collectifs et la voirie

**Indicateur de suivi**

Évolution annuelle des dépenses et de leur financement pour les transports collectifs et pour la voirie

**Bilan 2010-2015**

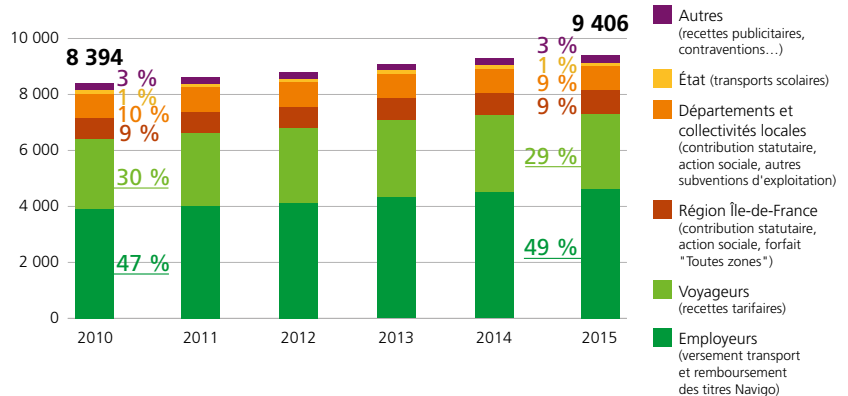
**Pour les transports collectifs**

- Les dépenses de fonctionnement s'élevaient à 9,4 milliards d'euros en 2015. Elles ont augmenté de 12 % en euros constants de 2010 à 2015 sous l'effet de la croissance de l'offre de transport et des dotations aux amortissements. En termes de financement, la part des employeurs (versement transport, remboursement des abonnements Navigo) a augmenté, passant de 47 à 49 %. Les concours publics ont diminué en proportion, passant de 21 à 19 %. La part des voyageurs est restée assez stable, le tarif unique ayant été mis en place en septembre 2015.
- Les dépenses d'investissement s'élevaient à 3,8 milliards d'euros en 2015. Elles ont augmenté de 57 % en euros constants de 2010 à 2015. Elles sont réparties à parts égales entre l'extension des réseaux, l'achat et la rénovation de matériel roulant, la modernisation et l'entretien du patrimoine. Ces trois postes ont crû dans des proportions similaires. La part la plus importante est celle financée par le STIF, soit via les contrats avec les opérateurs et les péages, soit directement. La part des départements diminue fortement en fin de période en fonction de l'avancement des projets sous leur maîtrise d'ouvrage.



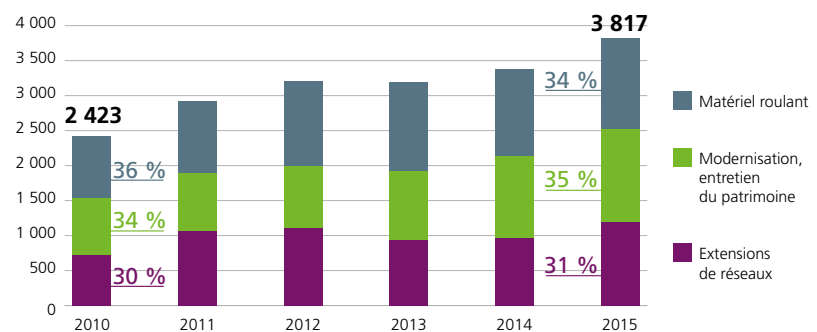
**Dépenses de fonctionnement des transports collectifs**

De 2010 à 2015, en millions d'euros constants 2015



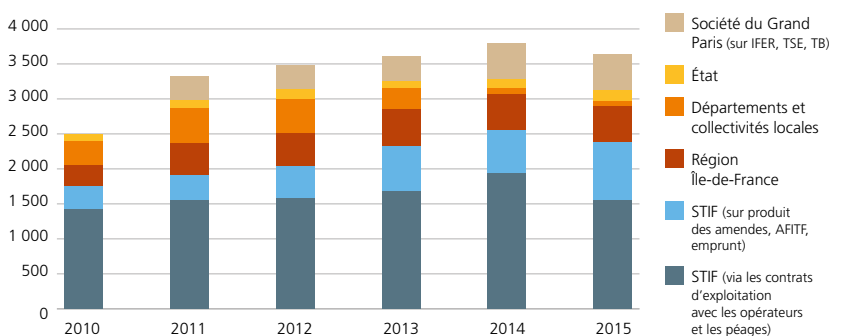
**Dépenses d'investissement dans les transports collectifs**

De 2010 à 2015, en millions d'euros constants 2015



**Financement de l'investissement dans les transports collectifs**

De 2010 à 2015, en millions d'euros constants 2015



Source : STIF.

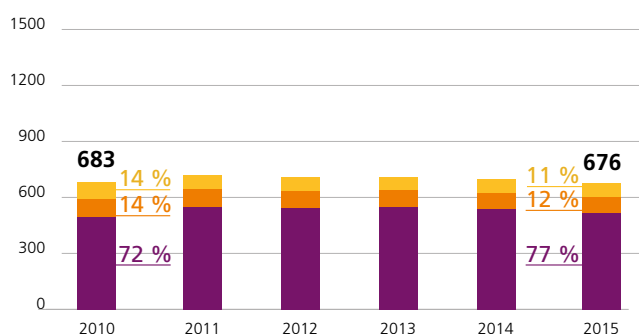
**Méthode** : on traite les dépenses de fonctionnement et les dépenses d'investissement séparément afin de ne pas faire de double compte (les dépenses d'investissement étant pour une part importante amorties dans les comptes de fonctionnement). Pour les dépenses d'investissement, deux approches sont menées en parallèle.

- L'approche par les dépenses permet d'apprécier ce qui est réellement dépensé dans l'année, mais ne fait pas apparaître tous les financeurs puisque l'on comptabilise les dépenses des maîtres d'ouvrage.
- L'approche par les financements conduit à un décalage dans le temps, les financements pouvant être effectués avant ou après la réalisation effective des travaux ou l'achat des fournitures ou matériels.



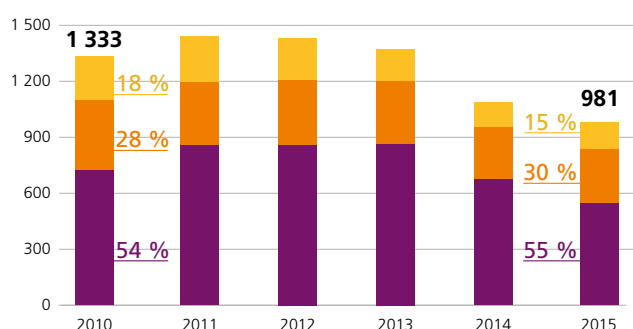
## Dépenses de fonctionnement des collectivités pour la voirie

De 2010 à 2015, en millions d'euros 2015 TTC, y compris les dépenses de personnel



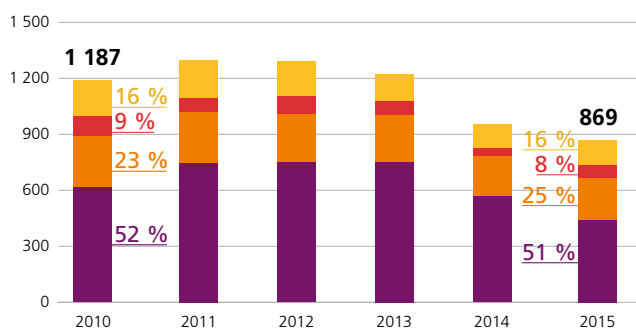
## Dépenses d'investissement des maîtres d'ouvrage pour la voirie

De 2010 à 2015, en millions d'euros 2015 TTC HTVAD (HT pour l'État), hors subventions versées aux autres collectivités



## Dépenses d'investissement des collectivités pour la voirie par financeur initial

De 2010 à 2015, en millions d'euros 2015 TTC HTVAD (HT pour l'État), toutes voiries confondues



État Région Départements Communes et EPCI (y compris Ville de Paris)

Sources : Région Île-de-France, DGFIP (hors État), DGITM (État).



**La question du financement, tant du fonctionnement que de l'investissement, des transports collectifs sera cruciale dans les années à venir pour continuer à développer l'offre et améliorer la qualité de service.**

### Pour la voirie

- Les dépenses de fonctionnement s'élevaient à 676 millions d'euros en 2015. Elles sont restées stables en euros constants sur la période. La voirie locale (communes et EPCI, y compris Ville de Paris) a représenté 77 % des dépenses, ce qui s'explique par son linéaire important.
- Les dépenses d'investissement s'élevaient à 981 millions d'euros en 2015. Elles ont très fortement diminué sur la période, après avoir connu un maximum entre 2011 et 2013, autour de 1 400 millions d'euros (en euros constants 2015). La voirie locale a représenté 55 % des dépenses d'investissement. Pendant les années 2011 à 2013, les dépenses pour la voirie locale ont été supérieures de 19 % à la moyenne des années 2006 à 2015. La baisse observée en 2014, qui s'est poursuivie en 2015, a été plus forte que celle observée habituellement les années d'élections municipales. La Région Île-de-France est un des financeurs des investissements de voirie à hauteur de 8 %.

**Après un contexte favorable à la mise en œuvre du PDUIF en matière d'aménagements de la voirie, il est à craindre à court terme une baisse de l'investissement des collectivités dans un contexte de forte contrainte budgétaire et de remaniement institutionnel.**



DÉFI

9

# Faire des Franciliens des acteurs responsables de leurs déplacements

Les choix en matière de déplacements sont l'affaire de tous, acteurs institutionnels mais aussi usagers et citoyens. Si les politiques de déplacement ont un impact majeur sur la mobilité, ce sont les individus qui décident quand, où et comment ils se déplacent.







## Les principes d'action retenus

**Mettre à disposition une information adaptée sur l'ensemble des modes de transport**

**Accompagner les Franciliens dans leurs choix en matière de mobilité**

## Les actions

### 9.1

Développer les plans de déplacements d'entreprises et d'administrations

### 9.2

Développer les plans de déplacements d'établissements scolaires

### 9.3

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

Il faut que ces « décideurs », dans leur diversité, soient informés et responsabilisés. Le droit au transport est inscrit dans la loi, attribuant à la collectivité la responsabilité de permettre à tous de se déplacer. Pour autant, il est nécessaire que chacun prenne conscience des conséquences de ses choix de déplacement sur l'environnement et sur le système de transport.

Faire des Franciliens des acteurs responsables de leurs déplacements est donc essentiel pour atteindre les objectifs du PDUIF.

**Objectif du PDUIF**

Toucher 30 % des Franciliens travaillant dans une entreprise ou administration par un PDE ou PDA

**Action concernée**

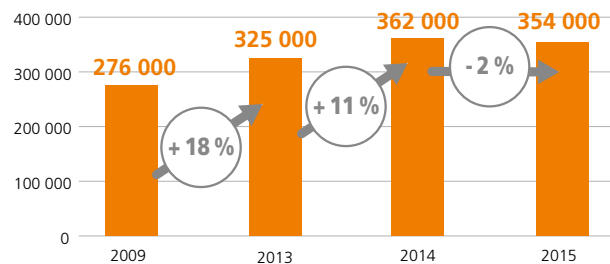
9.1 Développer les plans de déplacements d'entreprises et d'administrations

**Indicateur de suivi**

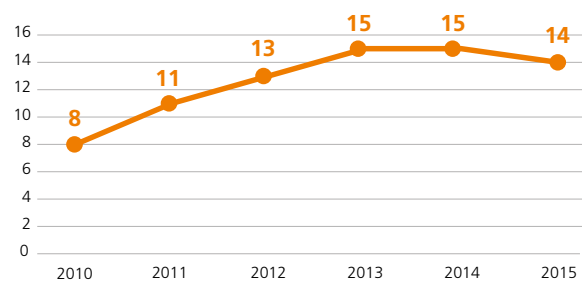
Nombre de PDE/PDIE/PDA et de salariés concernés

**Bilan 2010-2015**

- En 2015, 354 000 actifs étaient concernés par un PDE ou PDA, soit 7 % des salariés franciliens.
- On recense 285 établissements engagés dans un plan de déplacements, soit 65 PDE et 24 PDIE (plans inter-entreprises).
- Les structures engagées dans des démarches de mobilité sont pour 80 % des entreprises et pour 9 % des hôpitaux et universités. Peu d'administrations se sont engagées dans la réalisation d'un PDA.
- Les démarches de PDE, PDIE et PDA émergent principalement :
  - Sous l'impulsion de conseillers en mobilité, dont la mission est d'inciter et d'accompagner l'élaboration de ces plans. Leur effectif est relativement stable depuis 2012, avec 14 conseillers en 2015. Leur action s'inscrit dans le cadre du réseau Pro'Mobilité. Ces postes sont pour la plupart subventionnés les trois premières années par la Région et l'ADEME. Leur pérennité n'est pas toujours assurée.
  - Pour remplir l'obligation faite aux plus gros générateurs de déplacements par le Plan de protection de l'atmosphère (PPA).

**Nombre de salariés concernés par un PDE/PDIE/PDA****Nombre de conseillers en mobilité**

Recensement en Île-de-France



Source : Région Île-de-France, 2016, recensement des démarches actives de PDE/PDIE/PDA auprès des conseillers en mobilité actifs au sein du réseau Pro'Mobilité.

- Les **dynamiques locales sont contrastées** et très dépendantes de la présence d'un conseiller en mobilité sur le territoire.
- Des entreprises peuvent également mener des actions pour une mobilité durable, mais on observe qu'il est **nécessaire d'engager une démarche structurée de PDE pour garantir la pérennité des actions engagées** au moyen d'une coordination des actions, d'une animation permanente et d'un continuum dans le portage de la démarche au sein de l'entreprise, sans quoi les mesures initiées à un moment donné perdent de leur efficacité.
- La loi de transition énergétique (LTE) renforce l'objectif du PDUIF puisqu'elle rend obligatoires les PDE, désormais plans de mobilité, pour les entreprises de plus de 100 salariés.

**Pour atteindre les objectifs de la LTE, il s'agit de poursuivre la politique de déploiement de conseillers en mobilité sur les territoires et de mobilisation des entreprises, mais aussi des administrations.**

**Atteinte de l'objectif**

Réaliser des PDE/PDA pour toucher 30 % des Franciliens actifs

23 %

**Objectif du PDUIF**

Faire baisser à 10 % la part des élèves se rendant à leur établissement scolaire en voiture ou en deux-roues motorisé (pour Paris, cœur de métropole et agglomération centrale)

**Atteinte de l'objectif**

**Limitier les déplacements domicile-école en voiture ou en deux-roues motorisé**

Début de mise en œuvre

**Action concernée**

9.2 Développer les plans de déplacements d'établissements scolaires

**Indicateur de suivi**

Absence d'indicateur quantifié

**Bilan 2010-2015**

- Concernant la mobilité des scolaires, peu d'éléments permettent de suivre l'évolution des comportements. Il n'existe pas d'indicateur de part modale disponible jusqu'à la prochaine enquête globale transport (les données Insee sur les déplacements domicile-études ne donnent pas de part modale). En 2010, la part des élèves se rendant à l'école en voiture ou en deux-roues motorisé était de 13 % pour Paris, cœur de métropole et agglomération centrale.
- Quelques établissements scolaires sont actifs au sein du réseau Écomobilité scolaire piloté par la Région Île-de-France, qui rassemble une centaine d'acteurs environ, ce qui reste modeste à l'échelle de la région.

**Objectif du PDUIF**

Faire évoluer Vianavigo : plateforme d'information voyageurs, annuaire des sites de services de mobilité, intégration d'autres modes de déplacement que les transports en commun, système d'information en temps réel

**Atteinte de l'objectif**

**Achever le système d'information multimodale et temps réel**

En cours de mise en œuvre

**Action concernée**

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

**Indicateur de suivi**

Absence d'indicateur quantifié

**Bilan 2010-2015**

- L'information multimodale se développe, notamment via le site et l'application Vianavigo mis en place par le STIF, qui intègrent depuis 2015 des informations en temps réel : incidents, temps d'attente aux arrêts (réseaux RATP et SNCF, hors Optile)...
- Le module de calcul d'itinéraires développé pour Vianavigo est largement utilisé par des tiers, qui l'intègrent à leurs propres sites ou applications.
- Le STIF a par ailleurs mis en Open Data de nombreuses données sur les transports collectifs, qui peuvent être également intégrées à des applications développées par des tiers.
- Les développements sont en cours pour permettre l'intégration du mode vélo et d'Infomobi (site d'information pour les personnes à mobilité réduite) au sein de Vianavigo, ainsi que de la voiture par la suite.



# Les actions à caractère environnemental

La mise en œuvre des actions du PDUIF permettra de diminuer le trafic routier, en particulier en cœur de métropole, et ainsi d'atteindre l'objectif de réduction de 20 % des émissions de gaz à effet de serre liées au transport (hors aérien) d'ici 2020 sur la région Île-de-France, et ce malgré l'augmentation des besoins de déplacement liée à la croissance démographique.

Le développement de nouveaux véhicules urbains, plus sobres en matière de consommation d'énergie, permettra de réduire encore les émissions de gaz à effet de serre et les émissions de polluants.





## Les actions

### ENV1

Accompagner le développement de nouveaux véhicules

### ENV2

Réduire les nuisances sonores liées aux transports

La réduction du trafic routier n'est pas un levier suffisant pour diminuer le niveau sonore de façon perceptible : pour obtenir une diminution de 3 dB, il conviendrait de diviser le trafic par deux. À ce titre, seules des actions fortes et localisées sur certains axes peuvent engendrer une baisse significative du niveau sonore : partage de la voirie au profit des modes alternatifs à la voiture, réduction des vitesses de circulation, optimisation de l'exploitation routière. D'autres mesures efficaces devraient être généralisées : amélioration des revêtements de chaussée, écrans anti-bruit ou isolations de façade renforcées aux abords de voies, dans les zones de points noirs de bruit routier. Concernant les transports collectifs, il est possible d'agir sur les émissions sonores à la source en modernisant le matériel roulant ferroviaire et les bus.

**Objectifs du PDUIF**

- Compter 400 000 véhicules électriques ou hybrides rechargeables en 2020 en Île-de-France (objectif SRCAE)
- Atteindre 25 % de véhicules propres en 2020 dans les flottes d'administration et dans les flottes privées

**Action concernée**

ENV1 Accompagner le développement de nouveaux véhicules

**Indicateurs de suivi**

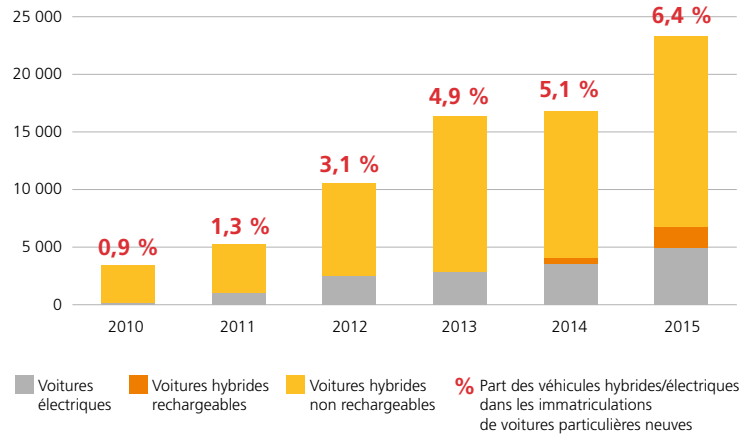
- Nombre de véhicules électriques et hybrides rechargeables
- Nombre d'immatriculations de véhicules électriques et hybrides

**Bilan 2010-2015**

- On recense à ce jour environ 25 000 véhicules électriques en circulation en Île-de-France, soit environ 0,5 % du parc régional.
- Les immatriculations de voitures particulières hybrides, électriques et hybrides rechargeables sont en hausse. Pour les seules voitures électriques, cette part est passée de moins de 0,1 % en 2010 à 1,4 % en 2015, avec presque 5 000 véhicules immatriculés, représentant plus de 28 % des immatriculations de véhicules électriques neufs en France.
- Le parc Autolib' représente une part importante des véhicules électriques franciliens, avec près de 4 000 véhicules à fin 2015.
- La majorité des immatriculations de véhicules particuliers électriques se concentre dans les Hauts-de-Seine (ce qui s'explique en partie par les immatriculations de Bluecars et de nombreuses grandes entreprises) et dans une moindre mesure dans les Yvelines et à Paris.

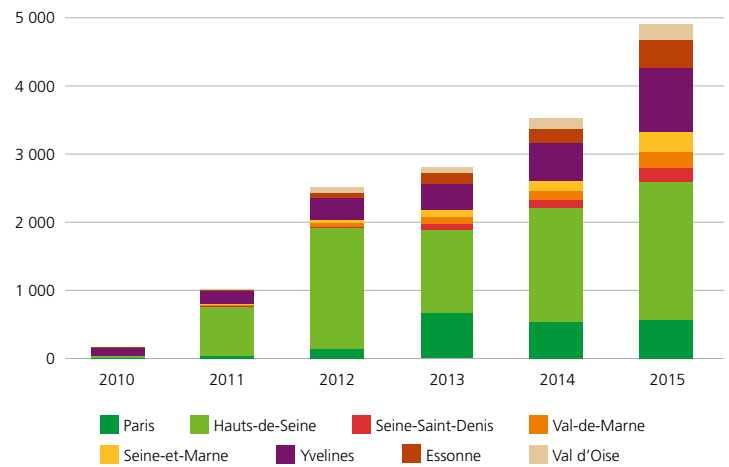
**Immatriculations de voitures particulières électriques, hybrides et hybrides rechargeables neuves**

En Île-de-France



**Immatriculations de voitures particulières électriques neuves**

Par département



Sources : SOeS (service de l'Observation et des Statistiques du ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer),

Avere (association nationale pour le développement de la mobilité électrique).

**Malgré l'accélération de la croissance du nombre de véhicules électriques en Île-de-France ces dernières années, l'objectif de 400 000 véhicules électriques et hybrides rechargeables est loin d'être atteint et nécessiterait encore une très forte accélération. Cette croissance devrait se trouver en partie confortée par l'obligation d'acquérir des véhicules à faibles émissions lors du renouvellement des flottes**

**de l'État, de ses établissements publics et des collectivités locales (décrets d'application de la loi de transition énergétique à paraître d'ici fin 2016).**

**Atteinte de l'objectif**

Compter 400 000 véhicules électriques et hybrides rechargeables en 2020



### Objectifs du PDUIF

- Mettre en place en 2020 40 000 points de charge en accès public pour véhicules électriques, dont 16 000 sur voirie et 24 000 hors voirie
- Déployer des points de charge pour véhicules électriques dans les espaces privés non ouverts au public (parcs de stationnement des logements et des locaux tertiaires)
- Développer un réseau de stations de compression pour les véhicules au gaz naturel et au biogaz

### Action concernée

ENV1 Accompagner le développement de nouveaux véhicules

### Indicateur de suivi

Nombre de points de charge en accès public pour véhicules électriques

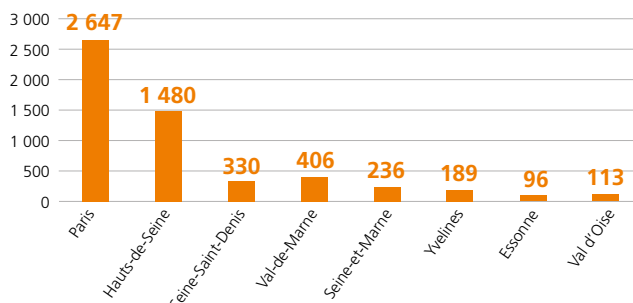
### Bilan 2010-2015

#### Véhicules électriques

- À fin 2015, plus de 5 500 points de charge accessibles au public étaient recensés en Île-de-France, représentant plus de la moitié de l'infrastructure nationale.
- Ces points de charge sont concentrés à Paris et dans les Hauts-de-Seine, principaux lieux d'implantation du réseau Autolib' métropole, qui représente plus de 90 % des points de charge sur voirie.
- Les 950 points de charge d'accès public situés hors voirie sont implantés à parts égales dans des parkings et dans des centres commerciaux.
- Plus de 85 % des stations proposent une charge à vitesse normale. Toutefois, hors stations Autolib', la moitié des points de charge offrent une vitesse de charge accélérée.

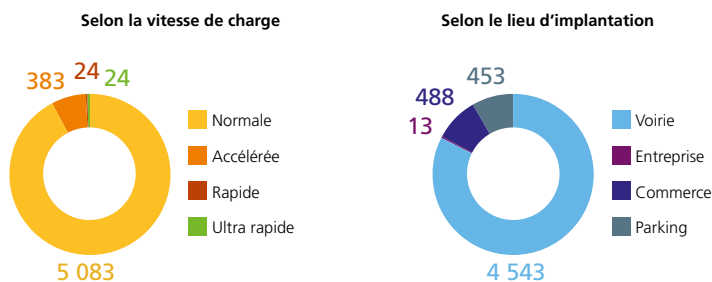
### Points de charge d'accès public pour véhicules électriques par département

En octobre 2015



### Répartition des points de charge d'accès public pour véhicules électriques

En octobre 2015, en Île-de-France



Source : GIREVE (Groupement pour l'itinérance des Recharges Électriques de Véhicules).

Note : un point de charge a la capacité de charger un seul véhicule à la fois.

**En dehors du réseau Autolib' qui représente la grande majorité des stations sur voirie, les points de charge sur voirie sont encore très peu développés en Île-de-France. Hors voirie, les objectifs d'implantation sont loin d'être atteints.**

#### Véhicules GNV

- Le gaz naturel pour véhicule (GNV) constitue une alternative intéressante avec la filière bio GNV, principalement pour les poids lourds, les bus et les véhicules utilitaires.
- Quelques stations sont implantées pour les poids lourds à proximité de grands axes ou près de pôles logistiques, mais non reliées au réseau de gaz.

**Encourager le développement du gaz pour les véhicules utilitaires légers et les petits poids lourds nécessite de créer un réseau maillé de stations de compression de gaz naturel directement reliées au réseau de distribution de gaz.**

### Atteinte de l'objectif

Déployer 40 000 points de charge en accès public pour véhicules électriques



**Objectif du PDUIF**

Renouveler à l'horizon 2025 les bus et cars par des véhicules électriques (rechargeables en station ou en dépôt) ou fonctionnant au GNV avec utilisation de biogaz

**Action concernée**

ENV1 Accompagner le développement de nouveaux véhicules

**Indicateur de suivi**

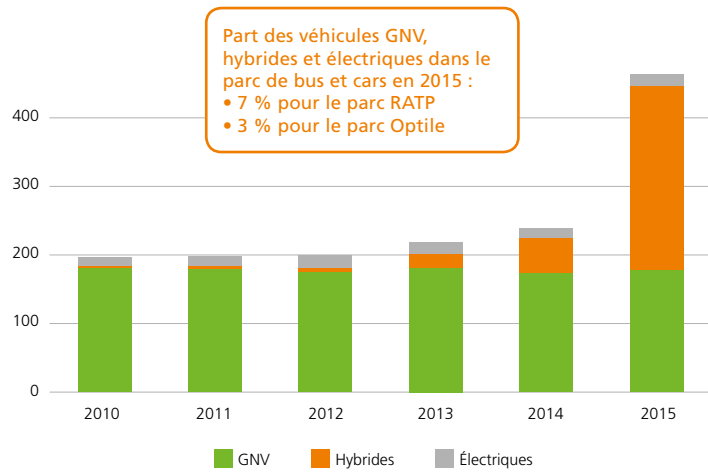
Part des bus et cars hybrides, électriques et GNV dans le parc francilien

**Bilan 2010-2015**

- Suite à l'adoption d'un plan de renouvellement des bus par le STIF en décembre 2013, de nombreux bus hybrides ont été acquis en 2014 et 2015 pour le réseau RATP. Sur ce même réseau, les bus GNV sont bio GNV depuis juin 2015.
- Concernant les réseaux exploités par des opérateurs privés, il a été décidé de faire porter l'effort en priorité sur les 20 réseaux de proche et grande couronne les plus exposés à la pollution, en équipant les lignes au profil adapté pour une exploitation en bus hybrides au fur et à mesure des renouvellements prévus. Première étape en décembre 2014, le STIF a approuvé l'acquisition de 89 véhicules hybrides et 18 véhicules GNV afin d'équiper 13 réseaux sur l'ensemble des départements franciliens.
- En 2015, on compte ainsi 463 véhicules hybrides, électriques (minibus ou midibus) et GNV dans le parc de bus et cars franciliens, représentant environ 5 % du parc, contre moins de 200 en 2010. Le déploiement de ce type de véhicules va se poursuivre au fur et à mesure du renouvellement du parc.

**Nombre de bus et cars électriques, hybrides et GNV**

En Île-de-France



Source : STIF.

**Atteinte de l'objectif**

Renouveler les bus et cars par des véhicules électriques ou GNV

Début de mise en œuvre





### Objectifs du PDUIF

- Résorber les dix principaux secteurs de points noirs de bruit routier sur le réseau national pouvant être traités par la mise en place de protections à la source de type écrans ou buttes anti-bruit
- Mettre en place des protections phoniques dès la réalisation de l'infrastructure pour les projets d'infrastructures ferrées ou de métro
- Identifier les secteurs soumis à des niveaux sonores élevés et élaborer des plans de prévention du bruit dans l'environnement pour les infrastructures existantes

### Action concernée

ENV2 Réduire les nuisances sonores liées aux transports

### Indicateur de suivi

Opérations de protection phonique réalisées

### Bilan 2010-2015

#### Nuisances sonores routières

Concernant le réseau routier national, sur les dix projets listés dans le PDUIF :

- 4 ont été réalisés en tout ou partie,
- 4 font l'objet d'études,
- 2 n'étaient pas encore initiés à fin 2015.

#### Nuisances sonores ferroviaires

Plusieurs opérations ont permis de résorber des points noirs de bruit ferroviaire.

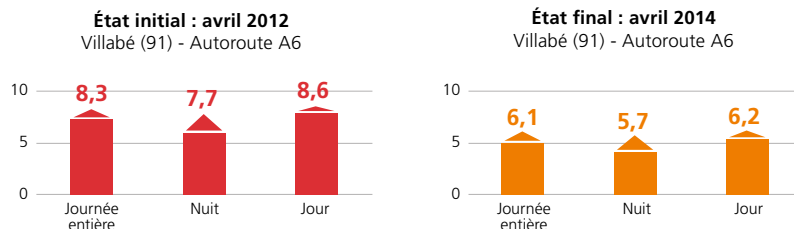
### Atteinte de l'objectif

Réduire les nuisances sonores routières et ferroviaires

Début de mise en œuvre

### Exemple d'impacts acoustiques sur des axes routiers

Impact acoustique du changement de revêtement routier le long de l'autoroute A6 à Villabé : diminution de 2,2 points d'indice



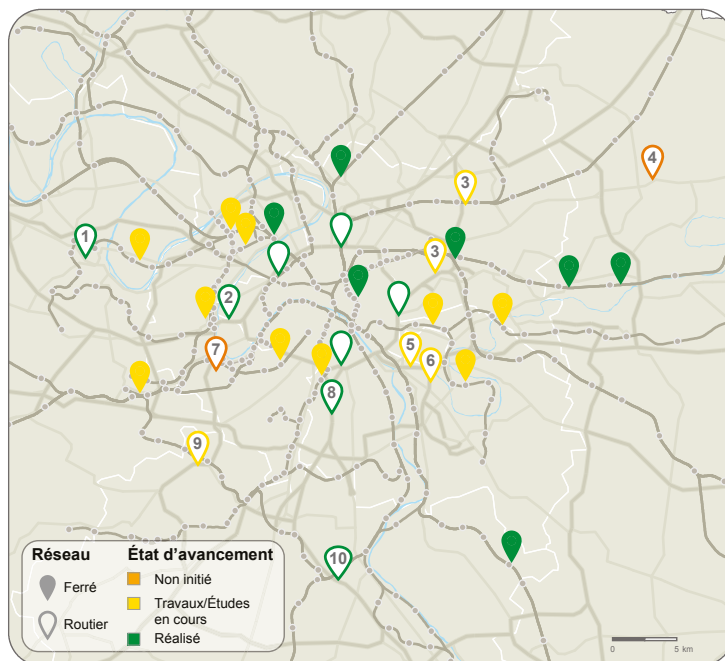
Source : Bruitparif.

Note : l'indice Harmonica est construit à partir de mesures du niveau sonore pour mieux refléter la perception des nuisances sonores par les riverains.

La flèche représente les pics de bruit ; le rectangle, le bruit de fond. En rouge : dépassement des seuils critiques ; en orange, dépassement des objectifs de qualité mais respect des seuils critiques.

### Principales opérations de traitement du bruit sur les réseaux routier et ferroviaire en Île-de-France

Au 31/12/2015



#### Opérations sur le réseau routier national figurant dans le PDUIF

- |   |   |
|---|---|
| 1 RN13 à St-Germain-en-Laye             | 6 A4-A86 à St-Maurice, Maisons-Alfort et Créteil  |
| 2 A13 sur le viaduc de St-Cloud         | 7 RN118 à Sèvres et Meudon                        |
| 3 A3 à Noisy-le-Sec et Aulnay-sous-Bois | 8 A6a et A6b du bvd périphérique à Chevilly-Larue |
| 4 RN3 à Claye-Souilly                   | 9 RN118 à Bièvres                                 |
| 5 A4 à Charenton-le-Pont et St-Maurice  | 10 A6 dans l'Essonne                              |

Sources : SNCF Réseau, RATP, DRIEA/DIRIF, départements, Ville de Paris. Traitement STIF.



## Atteinte des objectifs

**DÉFI**  
**1**

### Construire une ville plus favorable

aux déplacements à pied, à vélo et en transports collectifs

Développer l'urbanisation autour des transports

Début de mise en œuvre

Élaborer des chartes aménagement – transport autour de nouvelles lignes de transport

En cours de mise en œuvre

Élaborer un guide méthodologique sur le rôle des PLU dans la mise en œuvre du PDUIF

En cours de mise en œuvre

**DÉFI**  
**2**

### Rendre les transports collectifs plus attractifs

Renforcer le réseau ferroviaire et le rendre plus performant

En cours de mise en œuvre

Moderniser et étendre le réseau métro

En cours de mise en œuvre

Créer un réseau tramway structurant

En cours de mise en œuvre

Rendre le réseau de bus plus attractif

En cours de mise en œuvre

Aménager des pôles d'échanges multimodaux de qualité

En cours de mise en œuvre

Améliorer l'information voyageurs dans les transports collectifs

En cours de mise en œuvre

Faciliter l'achat des titres de transport et généraliser le passe sans contact

En cours de mise en œuvre

Améliorer les conditions de circulation et faciliter l'usage des taxis

En cours de mise en œuvre

**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

Aménager des zones de circulation apaisée

88 %

Aménager la rue pour les piétons

Début de mise en œuvre

Résorber les coupures urbaines

24 %

Réaliser les 3 500 km restants sur le réseau cyclable régional structurant

33 %

Compléter le réseau cyclable régional par des réseaux locaux

En cours de mise en œuvre

Équiper tous les pôles d'échanges de stationnement vélo

87 %

Créer 20 000 places Véligo d'ici 2020

15 %

Réserver de l'espace pour le stationnement vélo sur l'espace public

Début de mise en œuvre

Déployer des services vélo en Île-de-France

Début de mise en œuvre



**DÉFI**  
**5**

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

Réduire de moitié le nombre des tués et blessés sur les routes

Récente augmentation du nombre de tués et blessés

Réglementer le stationnement dans au moins 153 communes

En cours de mise en œuvre

Appliquer les normes de stationnement pour les constructions nouvelles

En cours de mise en œuvre

Réaliser 18 projets routiers

Début de mise en œuvre

Améliorer l'exploitation routière

Début de mise en œuvre

Mettre en place des services d'autopartage

Début de mise en œuvre

Favoriser le covoiturage

Début de mise en œuvre

**DÉFI**  
**6**

Rendre accessible l'ensemble de la chaîne de déplacements

Réaliser les aménagements qui lèvent 80 % des situations bloquantes

Début de mise en œuvre

Mettre en accessibilité complète les cheminements les plus usuels

Début de mise en œuvre

Mettre en accessibilité le réseau ferroviaire

46 %

Mettre en accessibilité les lignes de bus et de cars

39 %

**DÉFI**  
**7**

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

Préserver et développer des sites à vocation logistique

En cours de mise en œuvre

Favoriser l'usage de la voie d'eau

Début de mise en œuvre

Améliorer l'offre de transport ferroviaire

Début de mise en œuvre

Optimiser les conditions de livraison

Début de mise en œuvre

Améliorer les performances environnementales du transport de marchandises

Début de mise en œuvre

**ENV**

Les actions à caractère **environnemental**

Compter 400 000 véhicules électriques et hybrides rechargeables en 2020

6 %

Déployer 40 000 points de charge en accès public pour véhicules électriques

14 %

• dont 16 000 sur voirie

28 %

• dont 24 000 hors voirie

4 %

Renouveler les bus et cars par des véhicules électriques ou GNV

Début de mise en œuvre

Réduire les nuisances sonores routières et ferroviaires

Début de mise en œuvre

**DÉFI**  
**8**

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

Mettre en place des instances de pilotage et d'animation

En cours de mise en œuvre

Développer des outils d'animation et d'appui aux collectivités

Mise en œuvre

Généraliser les plans locaux de déplacements

Début de mise en œuvre

**DÉFI**  
**9**

Faire des Franciliens des acteurs responsables de leurs déplacements

Réaliser des PDE/PDA pour toucher 30 % des Franciliens actifs

23 %

Limiter les déplacements domicile-école en voiture ou en deux-roues motorisé

Début de mise en œuvre

Achever le système d'information multimodale et temps réel

En cours de mise en œuvre

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

