

Le PDU

Le PDUIF propose une approche globale des déplacements à l'échelle régionale.

Il vise à assurer un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilité d'accès d'une part et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part.

Le PDUIF pour quoi faire ?

Coordonner les différentes politiques pour tous les modes de transport

- > Transport en commun.
- > Voiture particulière.
- > Deux-roues motorisés.
- > Marche à pied.
- > Vélo.
- > Politiques de stationnement.
- > Transport de marchandises et livraisons.
- > Aménagement dans son lien avec les besoins de déplacement.

Le PDUIF en 3 étapes

Étape 1

2000 > Élaboration du 1^{er} PDUIF par l'État, la Région, le STIF et la Ville de Paris.

Étape 2

2007 > Évaluation puis vote par le Conseil du STIF du lancement de la révision.

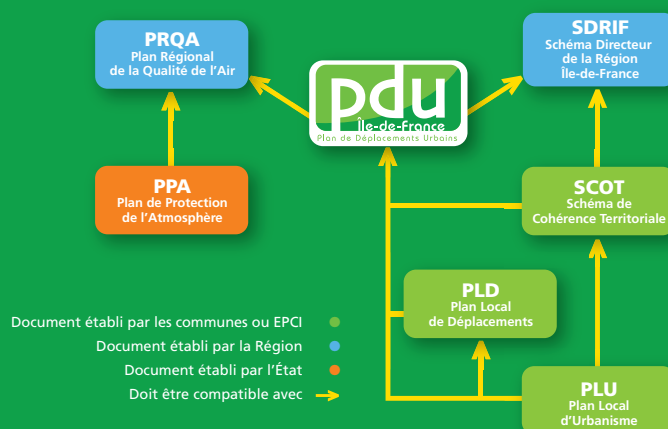
Étape 3

2008-2010 > Révision du PDUIF.



Aménagement, transports et environnement

Lien entre les documents de planification



septembre - Avril 2009

PDU 2000 le bilan

Le PDUIF de 2000 a constitué un document fondateur de la politique de transport francilienne.

Il préconise pour la première fois à l'échelle régionale, une rupture avec le « tout automobile ».

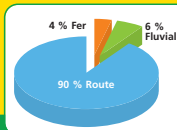
Objectifs initiaux

- › Diminution de 3 % du trafic automobile.
- › Limitation à 85 % de la part de la voiture particulière dans la grande couronne.
- › Augmentation de 2 % de l'usage des transports en commun.
- › Augmentation de 10 % de la part de la marche.
- › Doublement du nombre de déplacements à vélo.
- › Augmentation de 3 % de la part de marchandises acheminées par la voie d'eau et le rail.

Transport de marchandises : la prédominance du mode routier

Le transport de marchandises en Île-de-France, c'est 378 millions de tonnes transportées en 2006 et des flux qui augmentent plus vite que la production. Le mode routier est prépondérant même si on constate ces dernières années une légère amélioration pour le mode fluvial mais aussi le rail.

Part modale en tonnage en 2006.
Source : DREIF.



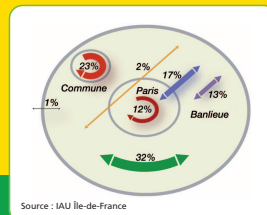
La diversité des déplacements en banlieue

Les réseaux magistraux de transports tant routiers que collectifs se sont développés en étoile depuis Paris, répondant à la nécessité de rejoindre la capitale rapidement.

Aujourd'hui, les liaisons avec Paris représentent seulement 19 % des déplacements et les déplacements en banlieue 70 %. De plus en plus de déplacements en banlieue sont réalisés au sein des bassins de vie polarisés autour des villes de grande couronne.

En proche couronne, les bassins sont moins identifiables compte tenu de la densité urbaine et de la multi-polarisation qu'elle entraîne.

Comment limiter l'usage de la voiture particulière pour ces déplacements en banlieue et favoriser l'usage des modes plus respectueux de l'environnement ?
Ce sera un des défis du nouveau PDUIF.



Source : IAU Île-de-France

Le PDUIF 2000 : un bilan contrasté

L'évaluation qui a été conduite par le STIF, en partenariat avec les acteurs concernés, laisse apparaître des résultats contrastés. Même à un rythme ralenti, l'usage de la voiture particulière a poursuivi sa progression, toutefois dans le même temps celui des transports en commun explosait.

Le bilan a aussi traduit les difficultés rencontrées par les différents acteurs pour mettre en œuvre des mesures auxquelles ils n'ont pas été suffisamment associés en amont.

Édition : Avril 2008.



PDU la révision

La démarche de révision du PDUIF se veut une démarche dynamique et de révision-action.

Elle fixera les objectifs et le cadre de la politique de déplacements des personnes et des biens pour l'ensemble des modes de transport entre aujourd'hui et 2020. Cet horizon, plus long que pour le PDU 2000, permettra une mise en œuvre effective des actions et un suivi de leurs effets.

Le phasage

- > La première phase vise à préciser les éléments de diagnostic sur les différentes thématiques, à identifier les grands enjeux et à fixer les objectifs.
- > La deuxième phase a pour objectif de faire émerger des actions concrètes qui s'intègrent dans la stratégie globale.
- > L'objectif principal est d'aboutir à un plan plus opérationnel, avec pour chaque action l'identification de la responsabilité et du calendrier de mise en œuvre, ainsi qu'une clarification des modalités de financement.

Une démarche partenariale

La révision du PDUIF s'appuie sur les acteurs et décideurs des transports franciliens

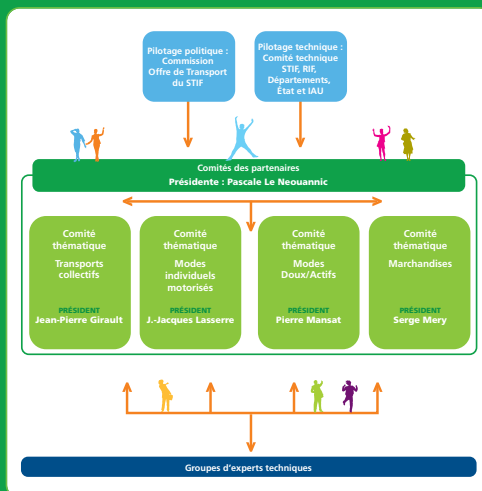
Un comité des partenaires

- > La Région Île-de-France.
- > Les départements franciliens.
- > La Ville de Paris.
- > L'AMIF, le GART.
- > La DREIF, la DIRIF, la Préfecture de Police.
- > La RATP, la SNCF, RFF, OPTILE.
- > L'IAURIF.
- > La CRCI, la CCIP.
- > L'ADEME, l'ARENE.
- > Airparif, Bruitparif.
- > Le Port Autonome de Paris, Voies Navigables de France.
- > Le Conseil Économique et Social Régional.
- > Le Comité des Partenaires du Transport Public.

- > L'Établissement Foncier Régional.
- > Les associations de défense de l'environnement, d'usagers des transports, de personnes à mobilité réduite.
- > Les associations professionnelles du transport de marchandises et des taxis.
- > Les syndicats et organisations patronales.

Une démarche de concertation avec :

- > Les communes et EPCI.
- > Les départements.
- > Les acteurs économiques.
- > Les associations.
- > Le grand public.



À retenir

L'enjeu de la gouvernance reste prioritaire pour le nouveau PDUIF

- > Renforcer la cohérence des politiques de transport, qu'elles soient à l'échelle locale ou régionale.
- > S'assurer que les actions programmées dans le PDU aient un financement identifié.
- > Susciter l'adhésion autour des enjeux de mobilité, à tous les niveaux (citoyens, décideurs, experts...).
- > Assurer un portage politique fort.

Autant de paramètres qu'il convient de conjuguer, à travers une véritable « mobilisation pour la mobilité », pour que la réussite du PDUIF soit au rendez-vous en 2020.

PDU enjeux et défis

Le PDUIF doit aujourd'hui relever de nouveaux défis.

Le contexte concernant la mobilité et le développement durable a en effet sensiblement évolué depuis le PDUIF adopté en 2000.

Les enjeux

- › Anticiper l'évolution des comportements de mobilité d'ici à 2020 pour réduire les nuisances liées aux déplacements.
- › Améliorer l'articulation entre les politiques d'aménagement et de transport aux différentes échelles (régionale/locale).

Les défis

- La vision urbanistique de l'Île-de-France**
- › 60 000 nouveaux logements par an.
 - › Lutte contre l'étalement urbain qui privilégie la ville compacte propice à l'usage des modes actifs.
- La crise énergétique**
- › Renchérissment du prix de l'énergie.
 - › Réduction des émissions de gaz à effet de serre.

- Les modes de vie**
- › Vieillesse de la population.
 - › Organisation différente du temps de travail.
 - › Augmentation de la fréquence des déplacements pour motifs de loisirs ou personnels.

- L'évolution des attentes sociales**
- › Reconnaissance d'un droit à la mobilité permettant l'accès de tous au travail et aux loisirs.
 - › Sensibilité accrue au développement durable.
 - › Meilleure prise en compte de la dimension économique des politiques de transport.



Chiffres-clés

35 millions de déplacements quotidiens, soit :

170 millions de kilomètres dont près de,

100 millions parcourus en voiture particulière (Enquête Globale Transport de 2001).

500 000 personnes habitent dans des zones de points noirs de bruit routier à Paris et en petite couronne.

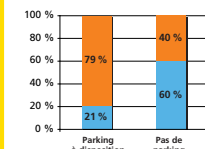
+ 25 % c'est le taux de croissance du trafic dans les transports collectifs entre 1996 et 2007.

- 20 % c'est la réduction des émissions de gaz à effet de serre programmée d'ici 2020.

3,5 millions de Franciliens ont été exposés à un air qui ne respecte pas les objectifs de qualité en moyenne annuelle, notamment pour les oxydes d'azote et les particules.

Le PDUIF au niveau local et régional

Les politiques mises en place au niveau local impactent directement la façon de se déplacer. Les PLU permettent d'agir sur différents leviers de la mobilité en voici quelques exemples. En matière de stationnement, la disponibilité d'une place de stationnement sur son lieu de travail double les chances d'utiliser sa voiture pour s'y rendre.



Part modale
Voiture particulière / transports en commun à destination du lieu de travail.
Source : Enquête Globale Transport 2001.

April 2008

