

Plan de Déplacements Urbains de la Région Ile-de-France



Décembre 2000





Ile-de-France

Plan de Déplacements Urbains

Décembre 2000

Améliorer les déplacements en Ile-de-France



Le plan de déplacements urbains (PDU) de l'Ile-de-France propose des solutions pour mieux se déplacer et mieux vivre. Cette démarche, initiée par l'Etat, est conduite avec la Région Ile-de-France, le Syndicat des Transports Parisiens, le Conseil de Paris, les sept départements et les communes. Une large concertation est, depuis le début de l'élaboration du PDU, engagée avec tous les acteurs professionnels, économiques, politiques et associatifs.



Pour mieux se déplacer et mieux vivre en Ile-de-France, l'implication de tous est nécessaire.

SOMMAIRE

- **Avant-propos** 7
- **Les différentes étapes du PDU Ile-de-France** 9
- **Résumé non technique** 11
- **Le diagnostic** 17
- **Le plan** 25
 - La mobilité au service du développement durable** 27
 - Préserver le fonctionnement métropolitain** 29
 - Zone agglomérée : vers une nouvelle urbanité** 83
 - Plus de centralité au-delà de la zone agglomérée dense** 105
 - La rue pour tous** 123
- **En savoir plus sur le réseau magistral et le réseau principal de voirie** 145
- **En savoir plus sur la mise en œuvre et le suivi du PDU Ile-de-France** 155
- **Annexes** 177

Avant-Propos

La loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie de décembre 1996 a modifié l'article de la loi d'orientation des transports intérieurs de 1982 portant sur les plans de déplacements urbains. Parmi les dispositions nouvelles, figure l'obligation d'élaboration de ces plans dans toutes les agglomérations de plus de 100 000 habitants, y compris l'Ile-de-France qui n'était pas concernée précédemment.

Le plan de déplacements urbains définit les principes d'organisation des déplacements de personnes et du transport des marchandises, de la circulation et du stationnement. L'horizon pour l'évaluation du plan de déplacements urbain est fixé par la loi à cinq ans : il s'agit donc de mieux gérer l'existant. En effet, même à un horizon plus lointain, celui du schéma directeur (2015) ou des schémas de service (2020), les infrastructures seront constituées à 95 % par celles existant aujourd'hui.

La loi stipule que le plan de déplacements urbains doit être compatible d'une part avec le schéma directeur d'Ile-de-France et d'autre part avec le plan régional pour la qualité de l'air.

Le schéma directeur adopté en 1994 définit les grandes options d'aménagement de l'Ile-de-France : territoires ouverts à l'urbanisation et grandes infrastructures de transport. Il importe de souligner que les décisions prises aujourd'hui en matière d'urbanisme déterminent les besoins et les possibilités de déplacements de demain.

Les objectifs du schéma directeur ont été repris et développés dans le document sur la stratégie de l'Etat en Ile-de-France, approuvé par le Comité Interministériel de l'Aménagement Du Territoire de décembre 1998, qui fixe trois orientations : combattre la dualisation sociale et territoriale, renforcer les atouts de l'Ile-de-France face à la concurrence des grandes métropoles mondiales, et polariser la

croissance urbaine en maîtrisant ses conséquences pour construire un développement durable.

C'est sur cette base qu'ont été élaborés les schémas de service pour les transports de voyageurs et de marchandises et qu'est arrêté, avec la Région Ile-de-France, le contrat de plan pour la période 2000-2006, et notamment les investissements nécessaires aux déplacements des Franciliens, qu'il s'agisse des améliorations de qualité de service ou du développement de nouvelles infrastructures.

Le plan régional pour la qualité de l'air est arrêté. Ses premières recommandations pour les transports portent sur la maîtrise du volume et de la vitesse des déplacements routiers. La réduction du trafic automobile doit porter en priorité sur la zone agglomérée. La vitesse sur le réseau de voies rapides doit permettre d'obtenir à la fois un minimum de consommation de carburant et un optimum d'émissions de la plupart des polluants ; elle devra s'étagier de 70 à 110 km/h selon la position par rapport à Paris. Pour le PDU, cette recommandation est particulièrement intéressante car elle contribue à l'amélioration de la sécurité routière et permet d'obtenir le débit maximum sur le réseau de voies rapides, favorisant ainsi le délestage des voiries locales.

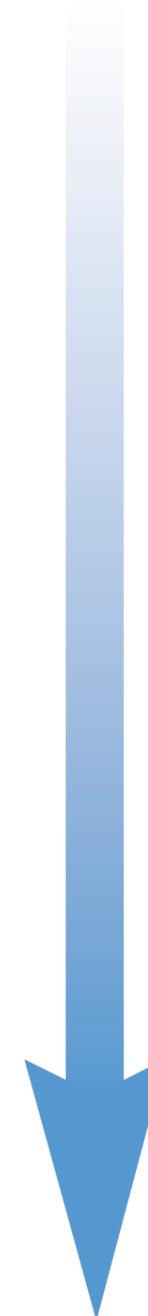
Les orientations pour le plan de déplacements urbains

La loi définit les orientations pour le plan de déplacements urbains. Elles doivent porter sur :

- la diminution du trafic automobile,
- le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement économes et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et de la marche,

Les différentes étapes du Plan de Déplacements Urbains de la région d'Ile-de-France

- l'aménagement et l'exploitation du réseau principal de voirie, afin de rendre plus efficace son usage, notamment en l'affectant aux différents modes de transport et en favorisant la mise en œuvre d'actions d'information sur la circulation,
- l'organisation du stationnement sur le domaine public, sur voirie et souterrain, notamment la classification des voies selon les catégories d'usagers admis à y faire stationner leur véhicule, et les conditions de sa tarification, selon les différentes catégories de véhicules et d'utilisateurs, en privilégiant les véhicules peu polluants,
- le transport et la livraison des marchandises de façon à réduire les impacts sur la circulation et l'environnement,
- l'encouragement pour les entreprises et les collectivités publiques à favoriser l'utilisation des transports en commun et du covoiturage pour le transport de leur personnel.



30 Décembre 1996

- Loi du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie

Avril 1998

- Diagnostic du Plan de Déplacements Urbains de la région Ile-de-France

Avril 1999

- Elaboration des orientations du Plan de Déplacements Urbains (PDU) de la région Ile-de-France

12 avril - 12 mai 1999

- Information préalable des Franciliens sur le Plan de Déplacements Urbains de la Région Ile-de-France
- Enquête sur les attentes des Franciliens

Septembre - octobre 1999

- Avis préalables du Conseil Régional, du Conseil de Paris et du Syndicat des Transports Parisiens sur le projet de Plan de Déplacements Urbains de la région Ile-de-France
- Amendement du projet PDU

30 octobre 1999 - 30 avril 2000

- Avis des Conseils Généraux et des Communes
- Amendement du projet PDU

2 juin - 13 juillet 2000

- Enquête publique

Novembre 2000

- Remise du rapport et des conclusions de la Commission d'Enquête
- Amendement du Plan de Déplacements Urbains de la Région Ile-de-France consécutif à l'enquête publique

Décembre 2000

- **Approbation du Plan de Déplacements Urbains de la Région Ile-de-France (arrêté interpréfectoral)**

2001 - 2005

- Mise en œuvre du PDU

Mi-2003

- Bilan à mi-parcours devant le Conseil Régional d'Ile-de-France, le Conseil de Paris et les Conseils Généraux

Fin 2005

- Bilan du PDU de la région Ile-de-France

Résumé non technique

Le Plan de Déplacements Urbains

Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) définit les principes permettant d'organiser les déplacements de personnes, le transport des marchandises, la circulation, le stationnement. Ses orientations doivent concourir à diminuer le trafic automobile et à augmenter l'usage des modes alternatifs : transports publics, marche, vélo...

En Ile-de-France, le PDU est un outil essentiel de l'aménagement du territoire. Il s'inscrit dans le droit fil de la stratégie définie par l'Etat pour l'avenir de la première région française. A ce titre, il contribue à combattre la dualisation sociale et territoriale, renforcer les atouts de l'Ile-de-France face à la concurrence des grandes métropoles mondiales, polariser la croissance urbaine en maîtrisant ses conséquences. C'est dans ce cadre que le comité de pilotage a mené sa réflexion tout au long de la démarche d'élaboration. Elle a porté à la fois sur la densité, la qualité urbaine et environnementale, la cohésion sociale et l'équilibre géographique.

Le PDU tient compte des remarques formulées par les Franciliens, lors de la concertation informelle lancée en avril 1999. Il intègre également les observations des instances saisies, conformément à la loi : le Conseil régional, le Conseil de Paris, le Syndicat des Transports parisiens. Il tient aussi compte des avis des collectivités locales, consultées entre novembre 1999 et avril 2000. Enfin, il intègre des modifications suite à l'enquête publique.

La mobilité au service du développement durable

L'évaluation du Plan de Déplacements Urbains est fixée par la loi à cinq ans (toutefois, un bilan sera réalisé à mi-parcours). A cet horizon de cinq ans, il s'agit en effet de mieux gérer l'existant. Car à un

horizon plus lointain, celui du schéma directeur (2015) ou des schémas de service (2020), les infrastructures seront constituées à 95 % par celles existant aujourd'hui.

Les orientations du PDU visent trois objectifs majeurs : diminuer le trafic automobile, de façon différenciée selon les zones de l'agglomération et leur desserte en transport collectif ; augmenter, dans le même temps, la part des transports collectifs ; favoriser le retour en force de la marche et du vélo comme modes de transport urbain à part entière.

L'enjeu est d'importance, car au bout du compte les Franciliens devront nécessairement changer leurs comportements. A titre d'exemple, rappelons qu'ils effectuent, actuellement, 80 % des déplacements de banlieue à banlieue en voiture.

Augmenter l'usage des modes alternatifs

Pour diminuer le trafic automobile et atteindre les objectifs fixés par la loi, il faut mettre en œuvre une politique globale et articulée à chaque échelon : métropole, agglomération dense, villes nouvelles et centres anciens, quartiers. Cette politique repose sur une exploitation plus efficace des réseaux routiers et ferroviaires ainsi que sur un autre partage de l'espace public.

Parallèlement, il est indispensable d'améliorer les conditions de circulation des modes alternatifs à la voiture. Tout d'abord, il s'agit de hiérarchiser les réseaux des routes et des transports collectifs, ensuite, de prendre en compte, pour ce qui concerne le réseau cyclable, tous les déplacements, qu'ils soient de longue distance au niveau métropolitain ou à l'échelle des quartiers. Enfin, il convient d'aménager les cheminements piétons pour garantir aux

habitants la sécurité et le confort ainsi que pour faciliter l'accès aux stations de transports collectifs.

Préserver le fonctionnement métropolitain

Le renforcement des atouts de la métropole francilienne passe par la préservation du fonctionnement économique de l'agglomération toute entière. C'est donc à cette échelle qu'il faut faciliter l'ensemble des déplacements.

Pour constituer une réelle alternative à la voiture, les transports collectifs doivent être plus attractifs, en termes de temps de déplacements et de qualité de service (sécurité, confort, accessibilité des personnes à mobilité réduite, information, tarification, coordination des horaires).

Autre élément déterminant, l'adaptation de l'offre de desserte pour mieux répondre aux attentes des usagers. Par exemple, le réseau ferré sera exploité de façon à mieux couvrir la zone agglomérée, sur l'ensemble de la journée. Les capacités pour l'acheminement du fret seront préservées, en particulier sur la grande ceinture. Les lignes express d'autocars, intégrées au réseau principal d'autobus, seront développées en deuxième couronne, afin d'assurer les liaisons de pôle à pôle et la couverture de leur éventuel déficit d'exploitation fera l'objet d'un traitement spécifique.

Enfin, en partenariat avec les communes, les structures intercommunales, les transporteurs et la population, le PDU propose de développer une politique de sécurisation des transports collectifs. Cela passe par un programme de prévention centré notamment sur la médiation sociale, des actions dissuasives (présence humaine sur les réseaux et dans les gares, systèmes de vidéosurveillance dans les gares et les arrêts importants) et d'autres

actions répressives, comme le traitement en temps réel des infractions les plus graves et la réparation des méfaits par leurs auteurs. Chaque année, une communication sera faite au Conseil d'Administration du STP sur les mesures prises.

Améliorer la qualité des déplacements routiers

La promotion des transports collectifs ne doit pas pour autant faire oublier que le réseau routier contribue pour beaucoup au bon fonctionnement, notamment économique, de la métropole francilienne. Il est donc essentiel de faciliter les conditions de circulation à l'échelle régionale. Ce peut être par le développement des systèmes d'information préalable, pour mieux préparer et optimiser les déplacements, par la mise en place d'une banque d'information multimodale, ou encore par la généralisation des panneaux à messages variables et la régulation sur les voies rapides urbaines.

L'organisation d'une meilleure gestion du réseau routier magistral est par ailleurs indispensable pour lui redonner sa vocation initiale, à savoir les échanges intrarégionaux de moyenne et de longue distance.

L'Île-de-France est la première région touristique française. Aussi le PDU se doit-il de conforter et de développer cette "vitrine". Une concertation à l'échelle de l'agglomération avec l'ensemble des acteurs impliqués doit permettre de préserver cette activité indispensable à la vie économique, tout en prenant mieux en compte l'environnement et la qualité de vie des habitants.

Mieux intégrer les transports de marchandises

Le cœur de l'agglomération est fréquenté par des flux de transit routiers alors que des itinéraires alternatifs existants ne sont pas utilisés à bon

escient. Pour remédier à cette situation, le PDU prévoit d'intensifier l'information des transporteurs et de renforcer le jalonnement des itinéraires de contournement, en installant une signalétique spécifique marchandises. Il suggère aussi de repenser la gestion du transport de marchandises, au sein de l'agglomération francilienne, pour limiter les nuisances liées au trafic des poids lourds. Pour le transport des déchets les plus volumineux comme ceux issus des chantiers du bâtiment et des travaux publics, la priorité sera donnée à la voie d'eau et au fer. La promotion et le développement des transports ferroviaires sur les pôles logistiques les plus importants, notamment Rungis, nécessitent d'organiser une concertation et un partenariat entre les différents intervenants, y compris les conseils généraux.

Vers une nouvelle politique d'urbanisme

La tendance au desserrement urbain contribue à l'usage croissant de l'automobile. Afin d'agir sur le plus long terme, une véritable politique d'urbanisme doit permettre de mieux coordonner la localisation de l'habitat, des équipements et des activités avec l'offre de transport. Parmi les orientations proposées : intégrer progressivement un volet déplacements lors de l'élaboration ou de la révision des documents d'urbanisme, à l'initiative des communes ou des groupements de communes ; mettre davantage en cohérence la localisation des projets d'aménagement (industriel, tertiaire, commercial ou résidentiel) avec leurs dessertes ; systématiser une procédure de type "étude d'impact" pour les grands projets publics ; enfin, élaborer un plan de gestion des déplacements avant toute implantation d'un pôle générateur de trafic. Reste que la préservation de l'environnement est une disposition majeure de la législation. Le recours à des véhi-

cules à énergie alternative sera encouragé, notamment par des mesures fiscales ou des incitations financières.

Dans la zone agglomérée, pour "reconstruire la ville sur la ville", le PDU suggère d'imaginer une nouvelle urbanité, c'est-à-dire sans que le recours à la voiture soit vécu comme une nécessité. Il s'agit donc de donner une dimension urbaine au réseau principal de voirie en privilégiant l'espace public (trottoirs, pistes cyclables et aménagements bus). Parallèlement, pour diminuer les nuisances sonores et favoriser une meilleure sécurité, il convient de retraiter l'espace réservé à la circulation : couloirs réservés, dispositifs de protection contre le stationnement, carrefours équipés de feux ou de systèmes de priorité, accès facilités vers les arrêts...

La mise en place d'un réseau principal d'autobus, comprenant des parcours en "rocade" (Banlieue-Banlieue) en complément du réseau ferré métro-RER permet de constituer l'armature d'un réseau de transports collectifs plus efficace.

Un réseau principal, jalonné et dédié à la circulation des vélos, sera défini afin de relier de façon cohérente les gares, les grands équipements publics et commerciaux. Il devra mailler la zone dense en assurant la continuité des itinéraires, mais aussi garantir une sécurité optimale par des aménagements spécifiques. Pour compléter cette structuration et favoriser judicieusement les modes alternatifs, il faut aussi revaloriser le tissu urbain. Il convient, par exemple, de transformer les principaux axes de circulation, lorsque cela est possible, en voies urbaines agréables à vivre ou de repenser le partage de la voirie pour accueillir et intégrer les activités ainsi que l'ensemble des modes de déplacements. Cette requalification

devra s'accompagner de nouvelles politiques de stationnement, harmonisées entre les communes.

Le développement de l'urbanité s'appuiera sur quelques principes fondamentaux : une continuité urbaine maintenue et favorisée ; une densité minimale économe en déplacements automobiles ; une bonne lisibilité des trames de rues et des espaces publics, soulignée par une insertion intelligente des transports dans le paysage.

S'il constitue un élément essentiel de la dynamique économique des centres, le transport des marchandises est, cependant, de plus en plus ressenti comme une nuisance. C'est pourquoi le PDU définit les principes généraux de révision du régime des livraisons en termes d'horaires, de gabarits et de tonnages. Les réglementations municipales concernant le transport de marchandises seront progressivement homogénéisées entre les collectivités locales, les préfectures et les différents acteurs de ce secteur d'activité.

Pour mieux intégrer les marchandises dans l'environnement urbain, le PDU suggère aux communes d'utiliser les documents d'urbanisme comme le Plan d'Occupation des Sols. Cet outil réglementaire leur ouvre la possibilité d'imposer la réalisation d'aires de stationnement pour livraisons en dehors de la voirie. Le traitement approprié des emplacements "réservés" doit, par ailleurs, contribuer à limiter les nuisances. Dans le même esprit, un système de "magasins de quartier" conciliant les intérêts de tous les intervenants de la chaîne logistique sera étudié avec les chargeurs commerçants, artisans, transporteurs, chambres consulaires et les communes.

Définir une nouvelle logistique urbaine

La mise en place de cette nouvelle logistique urbaine s'appuiera sur les infrastructures et plates-formes existantes, en particulier celles desservies par le fer et la voie d'eau. Elles pourront, si nécessaire, être redynamisées et devenir des plates-formes logistiques intermodales, permettant de concentrer les flux. Par la suite, de nouvelles implantations pourront venir compléter le réseau d'acheminement des marchandises, sur la base d'une réflexion concertée pour assurer la plus grande cohérence avec l'infrastructure existante et la meilleure intégration possible dans l'environnement.

Plus de centralité au-delà de la zone agglomérée dense

Confrontés dans les années soixante à un développement en tâche d'huile de l'agglomération francilienne, les pouvoirs publics ont opté pour une politique d'aménagement global de l'Ile-de-France. Il s'agissait de créer des pôles hiérarchisés, s'appuyant sur les noyaux urbains existants ainsi que sur les villes nouvelles, et reliés par un réseau maillé de transport. Cette politique ambitieuse a permis un certain rééquilibrage territorial, mais elle n'a pu être menée à son terme. Le polycentrisme sans le réseau maillé de transport ferré initialement prévu n'a donc pas pu empêcher l'étalement progressif de l'agglomération. Ce phénomène a contribué au maintien voire au renforcement des circulations motorisées.

Le PDU recommande donc dans un premier temps de mettre en place une politique de déplacements à l'échelle du "bassin de vie". Autrement dit dans des aires géographiques cohérentes, offrant un accès aux différentes formes de la vie familiale et sociétale. Le renforcement des transports collectifs classiques ne constitue pas cependant une répon-

se suffisante. Il faut donc innover lorsqu'ils ne sont pas en mesure de remplir leur fonction dans des conditions économiquement viables. Il s'agit dès lors d'imaginer des systèmes de déplacements adaptés : transports à la demande, renforcement de la collaboration avec les taxis notamment. La combinaison intelligente de tous ces modes doit permettre à la fois de faciliter l'intermodalité mais aussi de favoriser le recours plus fréquent aux transports publics.

Mieux desservir les grands pôles

La périphérie de l'agglomération a accueilli ces dernières années l'essentiel des nouvelles implantations industrielles, pôles tertiaires et grands équipements, notamment commerciaux. Ces îlots d'activité, générateurs de trafics, ne sont pas systématiquement desservis par les transports collectifs dans de bonnes conditions. Ils ne sont pas toujours identifiés ni recensés. Une meilleure connaissance des flux quotidiens, en collaboration avec l'INSEE, devra déboucher sur la réalisation d'un plan de gestion des déplacements et d'un suivi régulier des emplois et de la mobilité.

Pour faciliter la desserte en transport collectif et en deux roues des zones d'activités existantes, le PDU recommande la création d'aménagements. Les nouvelles zones d'activités, les hôpitaux et universités feront l'objet d'études de déplacements. Elles seront suivies de façon continue, et notamment pour les plus importantes de ces zones, à travers la mise en place de comités de pôle.

Le PDU préconise, par ailleurs, de mieux informer les futurs acquéreurs de logement sur les surcoûts et les diverses contraintes quotidiennes d'une localisation en zone périphérique. A l'initia-

tive des communes, des campagnes de sensibilisation et d'information sur le site (plan et horaires des transports collectifs...) assureront la promotion des circulations douces pour les déplacements de proximité. La réduction significative des déplacements courts en voiture nécessite, là encore, de développer l'usage de la marche et de la bicyclette dans des conditions de confort et de sécurité satisfaisantes. Un réseau cyclable jalonné devra assurer la desserte des gares, des équipements publics, des établissements scolaires et des bases de loisirs.

La rue pour tous

Dans toutes les communes franciliennes, chaque quartier constitue une unité de vie essentielle. La législation sur l'air dessine les contours de ce nouveau partage, en stipulant que les modes "doux" devront être systématiquement privilégiés, notamment dans les nouveaux projets urbains.

Cela nécessite de revoir l'approche de la voirie. Les collectivités devront alors prendre en compte, dans une réflexion globale, tous les usagers de l'espace public, en particulier les piétons et les cyclistes. Elles pourront, par ailleurs, mettre en place des actions de communication pour inciter les usagers à combiner l'utilisation des modes "doux" et des transports collectifs.

Ce nouveau partage de l'espace public passe aussi par le renforcement de la lisibilité avec la création de voies de circulation ou de cheminements continus et dotés d'une signalétique spécifique. Leur confort apparaît tout aussi essentiel : abaissement et élargissement des trottoirs, choix de revêtements routiers et de mobiliers urbains, développement des lieux de stationnement accessibles et de bonne qualité pour les deux roues.

Pour rendre plus attractive la pratique de la marche ou du vélo, il est également indispensable de renforcer la sécurité. Le PDU recommande de modifier la configuration des carrefours et les zones "critiques", comme les cheminements vers les écoles, au bénéfice des piétons: marquage au sol spécifique, réduction ou élargissement de la chaussée...

Développer l'usage des modes de proximité, c'est aussi mieux accéder aux réseaux de transports assurant des déplacements plus longs. C'est pourquoi il faut faciliter la convergence des cheminements piétons et des itinéraires cyclables vers les gares.

Enfin, partager l'espace public implique d'engager parallèlement des actions visant à limiter les nuisances associées à la circulation motorisée. Il s'agit de promouvoir un véritable réseau de "quartiers tranquilles" et de zones 30. Cette importante limitation de la vitesse des véhicules (30 km/h), contrainte ou suggérée par des aménagements et une signalisation spécifique, permet de lutter efficacement contre l'insécurité routière, de réduire les nuisances sonores et les émissions polluantes. La zone 30 est ainsi un outil essentiel permettant une meilleure qualité de vie à l'échelle du quartier.

Une politique de stationnement cohérente

Pour compléter et renforcer ces actions, il paraît également nécessaire de développer une politique locale de stationnement. Sa tarification doit inciter les automobilistes à recourir à d'autres modes de déplacements, tout en favorisant l'animation, notamment commerciale, du quartier. Le PDU recommande aussi aux comités locaux de mettre en place une politique pour le stationnement des résidents. Enfin, les différentes utilisations profes-

sionnelles occasionnelles du stationnement sur voirie, souvent de courte durée comme les livraisons, les dépannages de service public (gaz, électricité, eau...) ou encore les visites de médecins, doivent aussi faire l'objet d'une meilleure prise en compte par des aménagements spécifiques.

Il va de soi que le Plan de Déplacements Urbains n'a de sens que si ses ambitions sont partagées par tous. Son succès repose donc sur la participation de toutes les collectivités publiques et sur l'adhésion du monde économique et de la population.

Les actions du PDU sont regroupées dans une charte qui engagera l'ensemble des partenaires signataires.



Le diagnostic

PDU d'Ile-de-France : le diagnostic



Dans une agglomération, la façon dont nous nous déplaçons et les modes de transport que nous choisissons, influent très largement sur la qualité de la vie. Nos déplacements sont aussi très liés aux choix faits en matière d'urbanisme. Ce simple constat justifie la priorité accordée à la planification des déplacements urbains. En Ile-de-France, le PDU s'attache à examiner précisément les pratiques de déplacements, tant pour les personnes que pour les biens, afin d'en tirer les enseignements nécessaires et agir à court terme.

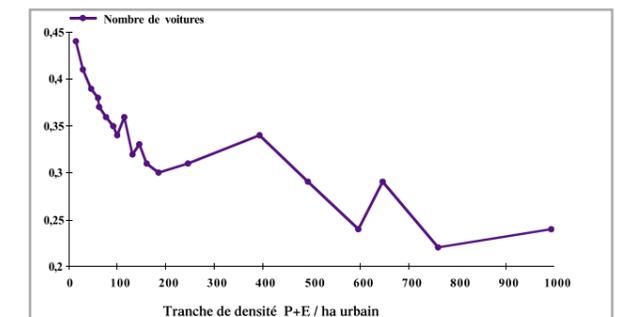
Urbanisation centrifuge et transports collectifs centripètes : la quadrature du cercle

Il existe un lien direct entre la densité de l'habitat, la longueur des déplacements et le choix d'un mode de déplacement privilégiant l'automobile. Ce sont les habitants des zones à faible densité qui se déplacent le plus en voiture et leur niveau de motorisation croît plus vite qu'ailleurs. La relative faiblesse des coûts du foncier, au regard des prix pratiqués en zone dense, leur permet de limiter la part de leur budget consacrée au logement, mais cette économie apparente est souvent plus que compensée par les dépenses liées aux déplacements. Certains ménages en arrivent même à dépenser autant pour leurs déplacements que pour leur logement.

Or, ce sont ces zones qui se sont développées en Ile-de-France : Paris semble continuer de se dépeupler depuis 1990 (36 000 habitants de moins selon les résultats provisoires du recensement 1999) alors que la grande couronne progresse. L'emploi et les commerces ont suivi ce mouvement et continuent de se localiser selon cette dynamique de desserrement qui risque de perdurer si une autre politique n'est pas mise en œuvre par l'ensemble des collectivités publiques. Le concept de polycentrisme, qui a présidé au développement de l'agglomération, devait endiguer cette tendance. Bien qu'il ait per-

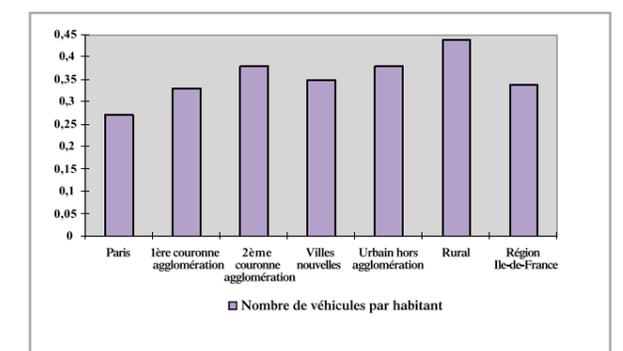
mis de freiner cette tendance lourde, il n'a pas empêché totalement la péri-urbanisation. On retrouve ce constat en demi-teinte dans les pratiques de déplacements : les habitants des villes nouvelles utilisent autant leur véhicule personnel que ceux qui résident dans la première couronne. Fait aggravant : les déplacements de banlieue à banlieue se développent à un rythme supérieur à la moyenne, alors qu'ils constituent déjà la majorité des déplacements observés en Ile-de-France.

Nombre de voitures par habitant selon la densité humaine nette en 1990 en Ile-de-France



Source : Dense Cité, DREIF d'après INSEE RGP 1990 - Contribution de V. Fouchier

Taux de motorisation par habitant, par secteur, en Ile-de-France en 1990



Source : Dense Cité, MOS et INSEE 1990 exhaustif 1300 communes - Contribution de Vincent Fouchier



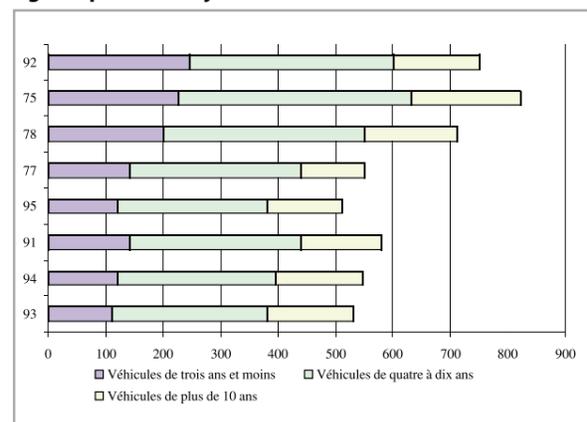
La conception radiale des réseaux de transports collectifs n'est pas adaptée à de tels déplacements : mis à part la petite ceinture et la grande ceinture peu exploitées pour les voyageurs, la ligne Saint-Quentin-la Défense, les tramways St-Denis-Bobigny et Issy-la Défense, il n'existe aucun maillage efficace en dehors de Paris intra-muros. Et plus elles concernent des communes éloignées de la capitale, plus les liaisons banlieue à banlieue s'avèrent longues et complexes. Les quartiers sensibles ne font pas exception à cette règle, alors que leurs habitants, usagers les plus captifs des transports en commun, ont des besoins spécifiques.

Le bruit et la pollution atmosphérique : les principales nuisances occasionnées par les transports

Les formes et structures urbaines sont propices au développement des déplacements automobiles dont les effets négatifs sont connus. Le bruit est placé en tête des nuisances ressenties par nos concitoyens. Et aucune des solutions mises en œuvre pour le réduire n'apparaît véritablement satisfaisante. L'isolation de façade ne règle le problème que partiellement, les protections phoniques au bord des autoroutes ou des chemins de fer coûtent très cher et aggravent les effets de coupure visuelle et physique. Seule la maîtrise de la vitesse et des flux routiers apparaît comme un remède satisfaisant à terme.

La pollution est en grande partie générée par l'automobile en Ile-de-France. La mise en œuvre de la réglementation européenne concernant les émissions provenant des véhicules ne suffira pas seule à la circonscrire. D'une part ces règles ne concernent pas le gaz carbonique, qui contribue à l'effet de serre ; d'autre part elles ne s'appliquent qu'aux véhicules neufs et ne prendront donc leur plein effet qu'après le renouvellement complet du parc.

Âge du parc au 1er janvier 1997



Source : DRE 1998

Energies alternatives : l'impasse ?

Il en va de même pour les énergies alternatives. Même si le GPL, le GNV et l'électricité ont fait la preuve de leur impact positif sur l'environnement, les freins à leur développement restent nombreux : surcoût de l'équipement initial, difficultés d'approvisionnement, manque d'autonomie... Il n'apparaît pas envisageable de compter sur cette seule solution.

Mieux partager la ville c'est vital



Source : DREIF - Conception : EDDP

Sécurité routière : un trop lourd bilan

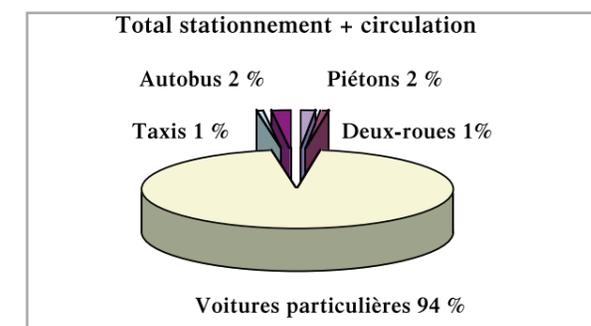
Le développement des déplacements automobiles contribue également à la progression de l'insécurité routière, qui touche l'ensemble des utilisateurs des voiries publiques. Sur les 13 personnes qui meurent en moyenne sur les routes d'Ile-de-France chaque semaine, 40 % sont des piétons, des cyclistes ou des motards, alors que 83 % des accidents impliquent au moins un véhicule léger.

De quels leviers disposent les aménageurs qui souhaitent renverser la tendance ?

Les documents d'urbanisme sont des outils qui peuvent accompagner une mixité sociale et fonctionnelle. Les Plans d'Occupation des Sols déterminent l'offre future des places de stationnement privé notamment pour les immeubles de bureaux et les équipements commerciaux. Le stationnement des vélos, le plus souvent ignoré par les documents actuels, peut aussi y trouver sa place. Cette offre de stationnement influence à son tour les choix modaux.

La structuration du réseau des axes principaux constitue une autre piste de réflexion. Elle implique une hiérarchisation du réseau routier, selon une démarche itérative, qui s'attache également à mieux aménager l'espace public. Il s'agit de privilégier les boulevards urbains, les pôles d'échanges et les zones 30. Les boulevards urbains doivent permettre de réconcilier les voies majeures avec l'urbanité et favoriser la cohabitation entre les modes. Les pôles d'échanges vers les transports collectifs lourds doivent s'efforcer d'offrir une accessibilité maximale aux piétons, aux cyclistes, mais aussi aux automobilistes en rabattement. Les zones 30 ou "quartiers tranquilles" permettent de maîtriser le trafic automobile, d'améliorer la sécurité des piétons et cyclistes, et de faciliter les déplacements des personnes à mobilité réduite.

Consommation d'espace en kilomètres carrés x heures sur la voirie publique



On note la part prépondérante d'espace occupé par la voiture particulière qu'elle soit en stationnement ou en circulation. Le bus n'occupe que 2 % de l'espace consommé.

Non-respect du partage de la voirie

	Pourcentage
Couloir peinture	75 % à 100 %
Couloir protégé par un séparateur de 4 cm de hauteur	40 % à 60 %
Couloir protégé par un séparateur de 8 cm de hauteur	environ 20 %
Couloir protégé par un dispositif infranchissable	environ 5 %

Ce graphe démontre que le partage de la voirie actuel, quand il existe, n'est pas respecté s'il n'existe qu'un couloir peinture.

Source : données RATP extraites du document PA/MM DEU/DT 98 097

Responsabilités institutionnelles : l'imbroglie

Le PDU a pour vocation d'améliorer les déplacements, domaine dans lequel interviennent de nombreux acteurs institutionnels.

La situation actuelle n'est guère propice à la clarification des rôles des acteurs.

La dilution des compétences ne facilite pas la coordination entre l'usage des voitures particulières et celui des transports en commun. C'est en effet le maire qui dispose (sauf à Paris) des pouvoirs de police et qui gère le plus souvent les parcs relais, mais c'est le STP qui est l'autorité organisatrice unique pour les transports en commun.



Pour les marchandises, l'absence d'instance de coordination favorise les effets néfastes induits par l'opposition naturelle entre la logique économique des entreprises de transport routier et le souhait de préservation des équilibres manifesté par les collectivités locales. De plus, le fait que certaines réglementations, notamment en matière de livraisons soient disparates, rend plus difficile encore une éventuelle coordination.

Automobile-transport collectifs : un équilibre précaire

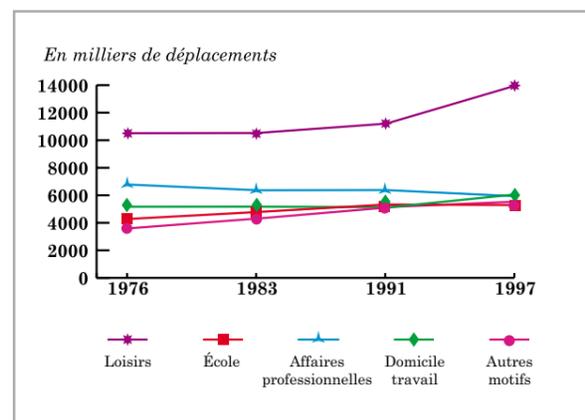
Pour dresser un tableau quantitatif des déplacements en Ile-de-France, il faut rappeler deux faits essentiels :

D'abord, le nombre de propriétaires d'automobile continue de croître, notamment parmi ceux qui y avaient le moins accès auparavant : les femmes, les seniors et les foyers les plus modestes.

Ensuite, les déplacements qui progressent sont liés aux loisirs et aux achats, ce qui entraîne un étalement des heures de pointe. De plus en plus souvent, les motifs de déplacement s'enchaînent en boucle.

Ces facteurs favorables aux déplacements automobiles sont cohérents avec le constat qu'on peut dresser quant à la progression de la part modale des voitures particulières, dont l'importance dépend de l'éloignement entre le lieu d'habitation et Paris. Selon les résultats de la dernière enquête sur les déplacements réalisée à la fin de 1997, les déplacements en voitures particulières se sont accrus de près de 15 % alors qu'en transport collectif, le volume est resté stable. C'est ainsi que la part modale des déplacements en transport collectif est aujourd'hui de 17 %, celle de la marche de 34 % et celle de la voiture particulière de 45 %. Quant à la part du deux-roues, qu'il soit motorisé ou non, elle reste encore marginale (2 %), bien que le nombre de déplacements soit en augmentation, notamment pour les déplacements domicile-travail.

Nombre de déplacements quotidiens selon les différents motifs tous modes confondus



La part des déplacements liés au travail est en baisse. Les déplacements liés à l'école et à l'université progressent. Les Franciliens se déplacent de plus en plus pour leurs loisirs. Ils marchent alors dans 4 cas sur 10.

Source : EGT 97

Si les déplacements motorisés des Parisiens, qui représentent un sixième de l'ensemble, sont restés stables, ceux des habitants des départements de la petite couronne (36 % de l'ensemble des déplacements motorisés) ont augmenté de 14 % et ceux de la grande couronne (48 % de l'ensemble des déplacements motorisés) de 12 %. De plus, si le nombre de déplacements motorisés dans Paris intra-muros et sur les axes rejoignant la capitale s'est stabilisé, il a augmenté de 16 % sur les liaisons de banlieue à banlieue pour représenter 70 % des déplacements. Plus précisément, la part modale de l'automobile s'est accrue de 2 points dans les déplacements internes à la petite couronne et de 2 points pour la grande couronne. Dans ces zones, elle atteint des niveaux jamais atteints (respectivement 76 % et 87 % des déplacements).

En prenant uniquement en compte le nombre de kilomètres parcourus en automobile, la part des trajets de banlieue à banlieue est prédominante. Les kilomètres parcourus en automobile en Ile-de-France se répartissent en 3 % pour les déplacements Paris-Paris, 19 % pour Paris-Banlieue, 14 % internes à la petite couronne,

43 % internes à la grande couronne et 21 % entre les couronnes périphériques.

Parallèlement, la part des transports en commun dépend de la destination choisie. Très importante pour les déplacements vers Paris, elle disparaît quasiment dès que le trajet implique un passage dans les franges rurales de la région.

Prise en compte des besoins des usagers : une exigence essentielle

Sur le plan qualitatif, lorsque l'on recense les attentes des usagers des transports en commun, on constate qu'elles portent sur :

- La sécurité, la sûreté, la civilité et la santé,
- La rapidité et la régularité,
- L'information,
- Le niveau de service offert,
- Le confort,

L'information en temps réel dans les transports en commun



Source : DREIF/GOBRY

- L'accessibilité des personnes à mobilité réduite,
- Le rapport qualité-prix,
- L'intermodalité de la chaîne de transport.

Tarifs : rarement tout compris, souvent incompris

Les tarifs apparaissent également comme une question centrale. Si la carte orange, qui représente



70 % des recettes commerciales, est une réussite, la tarification banlieue à banlieue est inadaptée. Le coût du stationnement en surface n'incite pas les automobilistes à préférer un autre mode de transport, d'autant que les pratiques illicites ne sont pas suffisamment réprimées.

Onze millions de cas particuliers ?

Il faut aussi compter avec les problèmes spécifiques qui se posent de manière globale aux piétons, aux cyclistes et aux rollers, ainsi qu'à certaines catégories d'usagers comme les personnes à mobilité réduite, qui ne peuvent circuler facilement sur tous les espaces publics alors même que la loi l'impose.

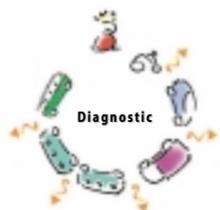
Intermodalité : le nœud du problème

Quant aux nœuds intermodaux que sont les gares et les parcs relais, leur accessibilité (à pied, à vélo ou en autobus) et leur manque de confort sont critiqués. Les usagers attendent également une meilleure coordination des horaires et une information plus poussée.

Transport de marchandises : état des lieux

Pour ce qui concerne le transport de marchandises, les camions sont, sans surprise, prépondérants. Entre 1982 et 1991, le tonnage transporté par route a progressé de 25 %. L'ouverture des frontières européennes, la position stratégique de l'Ile-de-France, le développement soutenu des échanges dans une économie de réseaux, où le principe du flux tendu est la règle, placent ainsi la région capitale au cœur d'intenses transits.

Ces flux sont absorbés par le fret routier devenu prépondérant et qui fréquente le cœur de l'agglomération, soit par souci économique en raison de la forte pression concurrentielle régnant dans ce secteur, soit par défaillance des informations fournies. Ce développement s'est fait au détriment de la voie d'eau (6,4 %) et du transport ferré (7 %) qui ont pourtant un fort potentiel de capacité et qui sont



moins nocifs pour l'environnement. Les poids lourds représentent ainsi, sur l'ensemble des voies rapides d'Ile-de-France, une part importante du trafic d'un jour ouvrable alors qu'ils circulent essentiellement hors heures de pointe. Ils contribuent donc nettement à la multiplication des déplacements. Ce problème est accentué par une réglementation inadaptée du fret, des conditions de livraison insatisfaisantes et des transports combinés en Ile-de-France, qui ne répondent plus aux exigences des chargeurs.

Les horaires et conditions réservés aux livraisons ne sont pas toujours compatibles avec les attentes des destinataires, et le manque de coordination entre les différents acteurs est patent.

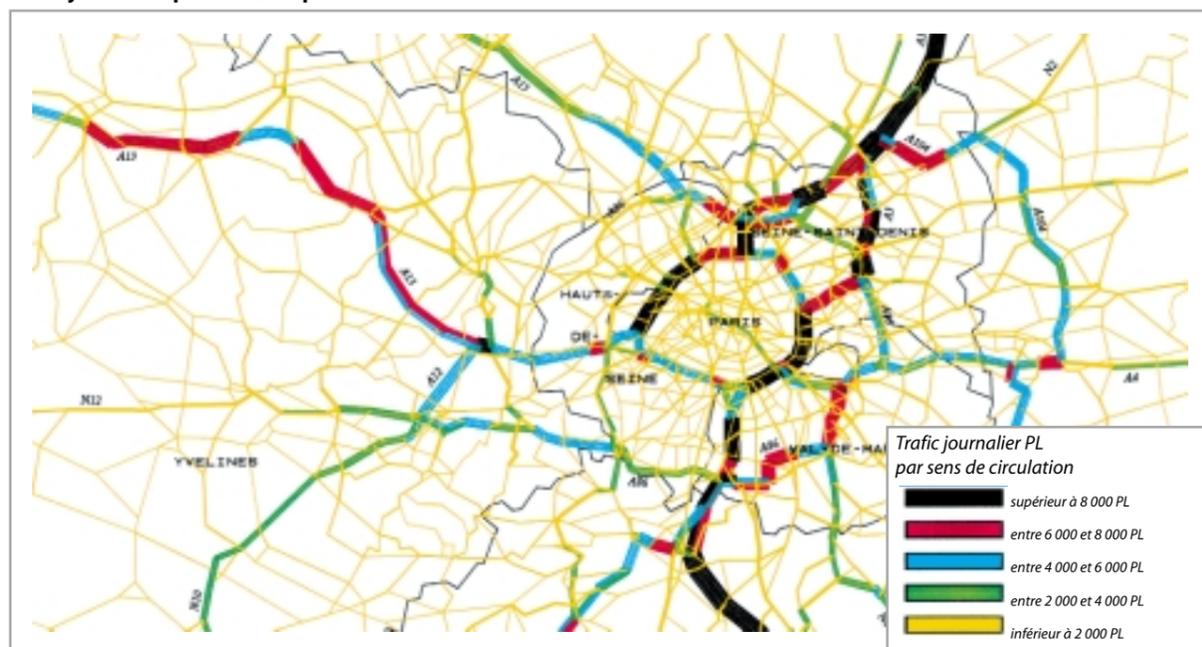
Les perspectives ouvertes par la multimodalité ne sont pas servies par les infrastructures existantes. La SNCF souffre à la fois de la saturation de ses chantiers et du manque de sillons horaires accessibles

au fret sur certaines des voies louées à RFF. La récente reprise de la croissance du trafic fluvial et la signature du contrat de modernisation du transport fluvial doivent conduire à une reprise de l'investissement dans le matériel fluvial et à la création d'emplois qualifiés dans ce secteur dont l'image était peu attrayante. Les aéroports ne sont pas suffisamment bien connectés au réseau ferré. Autant de handicaps qui retardent le développement de solutions alternatives au transport par camions.

La poursuite de telles tendances serait incompatible avec les orientations de la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, et notamment la diminution du trafic automobile. C'est cette tendance, contraire à la volonté de renforcement des solidarités, et de préservation de l'environnement, que le PDU veut inverser, pour redonner sens au droit aux transports inscrit dans la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI).



Trafic journalier poids lourds par sens de circulation



Source: IAUJIF

Le plan
(approuvé par arrêté inter préfectoral du 15/12/2000)

La mobilité au service du développement durable

Accompagner le développement de l'agglomération francilienne en renforçant ses atouts... telle est l'ambition du Plan de Déplacements Urbains (PDU) de l'Ile-de-France. Dans ce cadre, la réflexion des élus, des professionnels et des associations a porté à la fois sur la densité, la qualité urbaine et environnementale, la cohésion sociale et l'équilibre géographique de la première région française. Avec la ferme volonté de mettre en œuvre une stratégie de développement durable, le PDU doit ainsi permettre de mieux combattre la dualisation sociale et territoriale, de renforcer les atouts de l'Ile-de-France face à la concurrence des grandes métropoles mondiales et de polariser la croissance urbaine en maîtrisant ses conséquences.

Ces objectifs avaient été affirmés par le schéma directeur régional d'Ile-de-France. Mais les conditions de sa mise en œuvre n'ont jusqu'à présent pas permis une maîtrise suffisante de l'étalement urbain. Il en a résulté un allongement des trajets qui, conjugué avec la diminution de la marche au profit des modes motorisés, a engendré une croissance sensible de la circulation automobile.

Les actions du PDU de l'Ile-de-France visent, en cinq ans, à :

- une diminution de 3 % du trafic automobile, exprimé en véhicules x kilomètres, différenciée selon les zones de l'agglomération et leur desserte en transport collectif (diminution de 5 % pour les déplacements à l'intérieur de Paris et des départements de la petite couronne et entre Paris et les autres départements, et de 2 % pour les déplacements internes à la grande couronne et entre la

petite et la grande couronne). La part de la voiture particulière dans le nombre des déplacements motorisés internes à la grande couronne devra être ramenée à 85 % des déplacements ;

- une augmentation de l'usage des transports collectifs de 2 % en déplacements, leur part modale devant dépasser le tiers des déplacements domicile - travail, et des déplacements domicile - école, grâce notamment au développement de l'usage de la carte Imagine'R ;
- une augmentation de 10 % de la part de la marche pour les déplacements domicile - école et pour les déplacements inférieurs à 1 km ;
- le doublement du nombre de déplacements à vélo ;
- une augmentation de 3 % de la part des tonnages de marchandises acheminées par la voie d'eau et le fer.

Ces objectifs doivent être considérés comme des minima.

Les données de référence découleront des données de circulation du SIER et des collectivités locales, complétées par une enquête globale transport inscrite au contrat de plan entre l'Etat et la Région (en complément de celle de 98) qui sera réalisée en 2001.

Une politique globale s'appuyant sur l'outil de régulation qu'est le stationnement

La politique de déplacements de l'agglomération, définie dans le cadre du PDU, ne peut être que globale. Elle implique une articulation des mesures décidées à chaque niveau : métropole, ville agglomérée dense, villes nouvelles et centres anciens, quartier. Elle repose sur une exploitation plus efficace des réseaux routier et ferroviaire, ainsi qu'un autre partage de l'espace public, favorisant le non -



Préserver le fonctionnement métropolitain

recours à la voiture particulière grâce à la mise en place d'une politique globale de stationnement, principal outil de régulation des déplacements automobiles, ce qui nécessitera de lever les obstacles, notamment juridiques, à la mise en place d'une politique efficace de stationnement.

Elle doit permettre d'améliorer fortement le confort des piétons et des cyclistes, la qualité de service des transports publics et ainsi diminuer la pollution atmosphérique et les émissions de gaz à effet de serre, d'aider à combattre les nuisances sonores, et d'améliorer de façon significative la sécurité routière.

Diminuer le trafic automobile, augmenter l'usage des modes alternatifs

Pour diminuer le trafic automobile, quelle stratégie le PDU peut-il mettre en œuvre ? Il faut en particulier gommer les différences dans les temps de déplacements selon les modes utilisés, en tenant compte de leur zone de pertinence. Elle vise, notamment, à une amélioration des conditions de circulation des modes alternatifs à la voiture particulière. Elle conduit donc à une hiérarchisation du réseau tant routier que de transport collectif. Le réseau des voies ferrées et des voiries rapides, dit "magistral", doit permettre d'assurer plus efficacement les déplacements à l'échelle de la métropole. Il revient alors au réseau principal de voirie où coexistent les différents modes d'assurer les déplacements au sein de la zone dense et de structurer les déplacements dans les villes nouvelles et les centres anciens. Il convient par ailleurs de contre-carrer l'envahissement de l'espace public par les automobiles.

Pour le réseau cyclable, il faut prendre en compte les différentes échelles : rabattement sur les gares pour les déplacements longue distance au niveau métropolitain, réseau permettant d'assurer les liaisons à travers la zone dense de l'agglomération et à l'intérieur des villes nouvelles et des centres anciens, réseau de déplacements de proximité à

l'échelle des quartiers. Enfin, les cheminements piétons seront aménagés pour offrir aux habitants, à l'échelle du quartier, des déplacements sûrs et confortables, et permettre un accès facilité aux stations de transport collectif, arrêts d'autobus et gares ferroviaires.

Une démarche partagée impliquant l'ensemble des partenaires

Cette stratégie globale repose sur une démarche partagée et donc sur la participation de toutes les collectivités publiques, et sur l'adhésion du monde économique et de la population. Elle suppose une triple articulation. La première concerne les mesures prises par les institutions agissant au niveau régional et départemental, notamment sur le réseau structurant de l'agglomération francilienne. La deuxième intéresse les communes, seules compétentes en matière de stationnement et de police de la circulation (à l'exception de Paris). La troisième porte sur les initiatives propres au monde économique. Le succès des actions portant sur le réseau principal nécessite d'imposer des prescriptions aux collectivités locales, pour permettre notamment de faire fonctionner le réseau principal d'autobus en lui offrant une vitesse et une régularité attractives. Pour favoriser une plus grande cohésion entre les différents acteurs, il faut que les orientations du PDU régional, notamment en matière de stationnement, soient traduites dans la réglementation locale, le niveau régional apportant des recommandations techniques.



Préserver le fonctionnement métropolitain

Le renforcement des atouts de la métropole francilienne passe par la préservation du fonctionnement économique à l'échelle de l'agglomération toute entière. C'est à cette échelle que doivent être facilités les déplacements pour lesquels la taille de la métropole est un atout : déplacements professionnels de personnes, transports de marchandises, déplacements domicile - travail.

Favoriser l'usage des transports collectifs...

Pour diminuer le trafic routier, il faut favoriser le report des déplacements de la voiture particulière sur le transport collectif, ce dernier devant être plus attractif en termes de temps de déplacement et de qualité de service.

Cela passe par une **meilleure qualité de service** sur l'ensemble des lignes de transport collectif avec, à terme, la certification des lignes, gage de qualité. La fiabilité et la continuité du service sont traitées spécifiquement dans le cadre des nouveaux contrats, liés à la réforme du STP, qui ont été signés entre le STP et les entreprises de transport en juillet 2000.

Il convient également d'**améliorer la sécurité** dans les transports publics. La sécurité est une préoccupation déjà prise en compte par les pouvoirs publics régionaux et les transporteurs. Les contrats locaux de sécurité pourront compléter le dispositif. La prévention est une des clés. Elle se concrétise par des programmes de médiation sociale, une meilleure coopération agent de transport/habitant et la prise en compte des phénomènes de violence et d'incivilité dans les programmes d'éducation civique. Des actions de dissuasion seront engagées : la présence humaine aussi bien sur les réseaux que dans les gares sera renforcée et rendue visible ; les systèmes de vidéosurveillance dans les gares et les

arrêts importants seront développés. Enfin, la politique de répression aura pour objectif le traitement en temps réel des infractions les plus graves, une meilleure coordination entre justice, police et entreprises de transport. Pour les infractions les moins graves, on cherchera à privilégier les sanctions où les auteurs sont invités à réparer leurs méfaits.

Leur accessibilité sera renforcée grâce à l'installation de dispositifs pratiques facilitant l'utilisation des moyens de transports collectifs par les personnes à mobilité réduite (voyageurs transportant un enfant dans une poussette, handicapés, personnes transportant des bagages ou des achats, personnes âgées). Le respect de la régularité, le confort des véhicules et des points d'arrêts feront l'objet d'une attention particulière.

Les efforts porteront aussi sur **l'information des voyageurs** avant et pendant leurs déplacements. Des systèmes de type serveur internet ou banques d'information multimodale permettront aux usagers de préparer et d'optimiser leurs déplacements. La généralisation, préconisée par le PDU, des systèmes d'information à l'intérieur des transports collectifs lourds (trains, métros et tramways), aux arrêts et dans les zones d'échanges, compléteront ces dispositifs pour une meilleure maîtrise des temps de déplacement.

Mais le développement des transports collectifs lourds passe aussi par l'amélioration de l'offre et des dessertes qui doivent être réaménagées et régularisées pour mieux répondre aux attentes des usagers. La coordination des horaires sera traitée comme un problème global à résoudre sur l'ensemble du réseau et durant toute l'année. Cette action de coordination sera menée notamment au niveau local de façon pérenne dans le cadre des



comités locaux, des comités d'axes et de pôles. Le réseau ferré sera exploité de façon à mieux desservir sur l'ensemble de la journée la zone agglomérée de manière compatible avec les besoins liés aux trafics extra-régionaux. Les capacités pour l'acheminement du fret seront préservées en particulier sur la grande ceinture. Les lignes express d'autocars, intégrées au réseau principal d'autobus, seront développées en deuxième couronne afin d'assurer les liaisons de pôle à pôle.

Pour lutter contre l'imbroglio institutionnel souligné dans le diagnostic, un groupe de travail sera créé sous l'égide des services de l'État en vue de réformer le décret de 1949 relatif à la coordination et à l'harmonisation des transports ferroviaires et routiers de voyageurs.

Les dessertes innovantes et spécifiques, qui permettent de répondre à une demande de plus en plus diversifiée (dessertes de zones d'activités, de centres commerciaux, d'équipements scolaires et sportifs...), seront encouragées.

Une réflexion sur les taxis sera menée en liaison avec tous les partenaires concernés afin d'améliorer l'efficacité de ce service de transport public individuel.

La tarification, qui constitue un paramètre essentiel dans l'utilisation (ou plutôt la non-utilisation) des transports collectifs, sera revue de façon à intégrer toutes les demandes de mobilité, en particulier occasionnelles. C'est la raison pour laquelle le concept de titre combiné sera développé et généralisé. Des efforts devront être entrepris pour simplifier le système tarifaire, notamment en développant une tarification au temps.

Les transports collectifs ne sauraient cependant répondre seuls aux besoins de mobilité dans un espace aussi vaste que l'Île-de-France. C'est pourquoi il convient de développer leur complémentarité

La complémentarité vélo/transports en commun



Source : SNCF

avec d'autres modes de déplacement. Les taxis peuvent constituer une alternative très intéressante, en particulier dans les zones peu denses de l'agglomération francilienne. Pour cela, il conviendra de revoir leur système de tarification. Cela permettra également de renforcer la qualité de leurs services.

La politique de stationnement sur le lieu de travail conduira à y diminuer progressivement le nombre de places quand la desserte en transport collectif est satisfaisante. Elle sera notamment modulée en tenant compte des capacités de transport collectif offertes dans chaque zone et de la politique locale de stationnement public. Cette action sur les déplacements domicile - travail sera menée en lien étroit avec les entreprises et les représentants de leurs salariés.

Les rabattements sur les gares, à pied, en deux roues, en autobus, et en voiture, devront être facilités et sécurisés pour toutes les catégories de clients (en particulier les personnes à mobilité réduite). La priorité devra être donnée dans la gestion des espaces, à l'accès des piétons, des cyclistes et des autobus.

Panneau à Messages Variables avec temps d'accès



Source : DREIF/GOBRY

Améliorer la qualité des déplacements routiers...

La promotion des transports collectifs ne doit pas pour autant faire oublier que le réseau routier contribue pour beaucoup au bon fonctionnement, notamment économique, de la métropole francilienne. Il est donc essentiel que le PDU mette en œuvre des actions visant à améliorer les conditions de circulation à l'échelle régionale. Les efforts porteront tout d'abord sur **l'information des usagers de la route**. Le PDU préconise donc le développement de systèmes d'informations préalables qui permettent aux usagers de mieux préparer et d'optimiser leurs déplacements et de se rabattre ainsi sur les gares. Des banques d'information multimodale seront aussi mises en place. En effet, n'étant que rarement informés en temps réel des conditions de circulation, les automobilistes ne peuvent pas opérer de choix entre différents itinéraires, voire entre différents modes de déplacements. Enfin, les panneaux à messages variables, outils précieux d'information en temps réel des automobilistes, seront généralisés, en particulier sur le réseau routier magistral et ses accès.

Il est par ailleurs indispensable d'organiser une **meilleure gestion** du réseau routier magistral pour qu'il retrouve sa vocation initiale, à savoir les échanges intrarégionaux de moyenne et longue

distance. Les déplacements de transit seront incités à se reporter vers les axes structurants du bassin parisien hors Ile-de-France. Pour leurs déplacements les plus courts, les Franciliens doivent donc être incités à utiliser le réseau secondaire. A cet effet, une politique adaptée et homogène d'exploitation et de régulation du trafic sera mise en place.

Faciliter les déplacements des touristes...

L'Île-de-France est la première région touristique française. Aussi le PDU se doit-il de conforter et de développer cette "vitrine", tout en faisant du respect de l'environnement une priorité. Une concertation à l'échelle de l'agglomération avec l'ensemble des acteurs impliqués doit permettre de préserver cette activité indispensable à la vie économique tout en prenant mieux en compte l'environnement et la qualité de vie des habitants. A cet effet, il convient d'encourager le **partenariat** entre les différents

Trajet touristique régulier limitant la circulation des autocars



Source : DREIF/GAUTHIER

acteurs, gestionnaires des sites touristiques et transporteurs, afin d'imaginer de nouvelles solutions de transport pour les touristes. **Le développement de titres combinés** "transport et visite", spécifiquement adaptés à chaque site touristique, sera encouragé, du moins pour les lieux les plus visités. **Le dispositif d'accueil et d'information des touristes** sera également renforcé. Le PDU préconi-



Transport combiné à Valenton



Source: DREIF/GOBRY

se l'édition d'un guide des transports collectifs mentionnant l'ensemble des modes possibles (réseau ferré, bus, bateau) et leurs conditions d'utilisation. Enfin, pour les autocars, il est nécessaire de mettre en œuvre une meilleure réglementation des circuits internes à l'agglomération. Les sites de stationnement seront aménagés et équipés de systèmes d'alimentation électrique pour contribuer à la réduction de la pollution. Les lignes touristiques régulières dotées de véhicules à énergie alternative seront développées.

Mieux intégrer les transports de marchandises au sein de l'agglomération...

Concernant le trafic de marchandises, il est tout d'abord impératif d'éloigner du centre de l'agglomération le fret en transit, qui accroît sans aucune justification la congestion urbaine et l'insécurité routière. Les transporteurs transitant par l'Île-de-France sans y assurer de livraisons doivent être incités à utiliser des itinéraires de contournement. Le PDU préconise à cet effet de renforcer l'information et le jalonnement de ces itinéraires, en installant une signalétique spécifique marchandises et en proposant aux chauffeurs routiers de rester informés en continu sur l'état de la circulation de ces axes.

Le PDU suggère aussi de repenser la gestion du transport de marchandises au sein de l'agglomération francilienne pour limiter et diminuer les nuisances liées au trafic des poids lourds. Pour le transport des déchets les plus volumineux, comme ceux issus des chantiers de BTP, la priorité sera donnée à la voie d'eau et au fer. Pour rendre ces modes plus attractifs, un plan de développement renforçant leur complémentarité sera établi. La promotion et le développement des transports ferroviaires sur les pôles logistiques les plus importants, comme Rungis, nécessitent une concertation et un partenariat entre les différents acteurs. Enfin, un inventaire de "l'arsenal réglementaire", déjà existant ou en projet, sera mis en œuvre pour soutenir la réalisation de ces objectifs.

Une instance associant l'Etat et le Conseil Régional sera créée pour développer la concertation sur les transports de marchandises et la logistique en Ile-de-France en vue de rationaliser l'usage des différents modes et de promouvoir ceux qui sont respectueux des conditions de vie et du développement économique de la région capitale. Cette concertation sur les marchandises gèrera les Conseils Généraux.

Autobus fonctionnant au GPL



Source: RATP/MARGUERITE



Réinventer une nouvelle politique en matière d'urbanisme...

Afin d'agir sur le plus long terme, il sera mis en œuvre une politique d'urbanisme visant à mieux coordonner la localisation de l'habitat, des équipements publics et commerciaux et des activités avec l'offre de transport.

Le PDU préconise donc de mieux prendre en compte ce critère lors de la genèse d'un projet d'aménagement. Un volet déplacements sera progressivement intégré lors de l'élaboration ou de la révision des documents d'urbanisme, à l'initiative des communes ou des groupements de communes. Ces derniers mettront en œuvre une politique visant à coordonner urbanisme et transport en se fondant sur des critères d'accessibilité.

Par ailleurs, pour rationaliser les déplacements sur le territoire, le PDU prévoit de mettre davantage en cohérence la localisation des projets d'aménagement (industriel, tertiaire, commercial ou résidentiel) avec leurs dessertes. Une procédure de type "étude d'impact" sera aussi mise en place pour les grands projets publics. Elle comprendra une analyse des conséquences qu'ils impliquent notamment pour les déplacements en véhicules motorisés. Enfin, le PDU suggère d'élaborer un plan de gestion des déplacements avant toute implantation d'un pôle générateur de trafic.

Promouvoir les énergies alternatives pour protéger notre environnement

Enfin, pour contribuer à la préservation de l'environnement, il est souhaitable de promouvoir et de développer le recours à des véhicules à énergie alternative, aussi bien pour les transports collectifs, les taxis, que pour les voitures particulières. L'utilisation du GPL, du GNV, de l'électricité, de l'aquazole ou de carburants améliorés par des dispositifs de post-traitement comme les filtres à particules sera encouragée, notamment par des mesures fiscales ou des incitations financières.



Préserver le fonctionnement métropolitain

En améliorant la qualité des déplacements voyageurs	38
Favoriser le développement de l'usage des transports collectifs pour les déplacements	38
• par une amélioration de leur attractivité	38
• par l'amélioration du fonctionnement du réseau magistral des transports collectifs	40
• par l'amélioration de l'information des transports collectifs du réseau magistral	42
• en créant des lignes d'autobus et d'autocars express de pôle à pôle	44
• par une tarification adaptée	46
• en favorisant l'utilisation des taxis et de transports à la demande	48
• par un meilleur rabattement en automobile (parcs relais) et en deux roues	50
• par une politique de stationnement adaptée et cohérente	52
• en régulant mieux l'usage de l'automobile par un outil de stationnement plus efficace	54
• par des actions auprès des entreprises et l'encouragement de l'utilisation collective de la voiture individuelle	56
Améliorer la sécurité des déplacements	58
• par une amélioration de la sécurité dans les Transports en Commun	58
• par l'amélioration de la sécurité routière	60
Mieux exploiter le réseau des "Magistrales routières"	62
• en améliorant l'information des usagers avant le déplacement	62
• en implantant un système de régulation du trafic homogène	64
Assurer la vocation touristique de l'agglomération et développer l'utilisation de la voie d'eau pour les loisirs	66
En intégrant les marchandises	68
Réduire les impacts du transport de marchandises sur le trafic routier par un report sur le fer et la voie d'eau	68
Réduire les impacts du transport de marchandises sur le trafic routier par un transit du fret en itinéraire de contournement	70
En maîtrisant l'urbanisme	72
Par une maîtrise de la localisation des activités, des équipements et des zones résidentielles	72
Par une meilleure prise en compte des problématiques des déplacements lors de l'urbanisation	74
Un aménagement et une insertion dans la ville des pôles d'importance régionale	76
Une bonne desserte des quartiers très sensibles	78
Préserver l'environnement en développant des énergies alternatives	80
Favoriser le développement des véhicules à énergie alternative	80



Favoriser le développement de l'usage des transports collectifs pour les déplacements par une amélioration de leur attractivité

ECHELLE	ACTEURS INSTITUTIONNELS	AUTRES ACTEURS	CIBLES Motifs	Distance
Métropole	Etat	Transporteurs	Domicile-Travail	Longue
Bassin de vie	Région STP		Scolaire	Moyenne
Quartier	Départements Paris Intercommunal Communes		Professionnel Loisirs/Achats Tourisme	Courte

Rappel du Diagnostic

La compétitivité des transports collectifs face à la voiture particulière souffre d'un défaut de qualité, d'un déficit d'information et les usagers ressentent un fort sentiment d'insécurité lié à l'augmentation des incivilités.

Plan de Déplacements Urbains :

Le PDU établit des recommandations pour améliorer la régularité, la vitesse, la qualité et l'accessibilité des transports collectifs et développer le niveau d'information des usagers. D'autre part, il établit des orientations pour les collectivités locales visant à renforcer la signalétique directionnelle aux abords des pôles d'échanges intermodaux. Il développe aussi, en partenariat avec les communes et les structures intercommunales, les transporteurs et la population, une politique de sécurisation et de coordination des transports collectifs.

Actions à engager :

1 La régularité des dessertes, la vitesse commerciale, le taux d'occupation des véhicules, la propreté des installations, l'accueil seront pris en compte dans les contrats signés entre le STP et les transporteurs.

Prescription du PDU à l'attention du STP et des transporteurs

2 La signalisation et la qualité (confort, éclairage, propreté...) des points d'arrêts seront améliorées. Il conviendra de mettre à la disposition des voyageurs, en particulier ceux à **mobilité réduite** (handicapés, personnes avec poussette, voyageurs avec bagages, achats ou paquets...), des dispositifs pratiques leur permettant d'accéder en autonomie aux transports collectifs. L'accessibilité pourra ainsi devenir un critère supplémentaire des normes de qualité de service des transports de voyageurs. Un cahier des charges standard sera établi, afin de permettre aux transporteurs de rendre leurs futures acquisitions de matériel roulant accessibles aux personnes à mobilité réduite.

Prescription du PDU appliquée par les transporteurs et les gestionnaires publics

3 L'image du réseau francilien de transport collectif sera unifiée et homogénéisée sous l'égide du STP.

Prescription du PDU appliquée par le STP et les transporteurs

4 Une campagne de communication sera mise en œuvre avec le STP lors de sa transformation en STIF et de l'entrée de la Région dans son conseil d'administration.

Recommandation du PDU appliquée par le STP

5 La coordination des horaires et des lignes sera traitée globalement sous l'égide du STP et localement dans le cadre des comités locaux, des comités d'axes et de pôles sur l'ensemble du réseau des transports collectifs et durant toute l'année.

Prescription du PDU appliquée par le STP et les transporteurs

Catégories de mesures

Curatif	3, 5
Préventif	1, 2, 4

Clefs d'actions

Physique	2, 5
Tarifaire	2, 3, 4, 5
Info/Connaissance	2, 3, 4, 5
Réglementaire	1

Mise en œuvre

Expérimentale	
Partielle	2
Totale	1, 3, 4, 5

Horizon temporel

Mise en œuvre pro.	
Mise en œuvre imm.	1, 2, 4, 5
Mise en œuvre 5 ans	2, 3

Effets à 5 ans	1, 2, 3, 4, 5
Effets à 10 ans	



Améliorer l'attractivité des transports collectifs



Source: SNCF

Améliorer l'accès aux transports collectifs pour les personnes à mobilité réduite



Source: DREIF/GOBRY

Information sur les temps de parcours des bus



Améliorer le fonctionnement du réseau magistral des transports collectifs

ECHELLE	ACTEURS INSTITUTIONNELS	AUTRES ACTEURS	CIBLES Motifs	Distance
Métropole	Etat	Gestionnaires de centres commerciaux Transporteurs	Domicile-Travail Scolaire Professionnel Loisirs/Achats Tourisme	Longue
Bassin de vie	Région STP			Moyenne
Quartier	Départements Paris Intercommunal Communes			Courte

Rappel du Diagnostic

La compétitivité et le développement des transports collectifs reposent sur l'assurance d'une qualité de desserte. Celle-ci nécessite principalement une amélioration de l'offre ainsi que de sa régularité.

Plan de Déplacements Urbains:

Le STP fixe la qualité de service des transports collectifs dans le cadre des contrats signés avec les transporteurs.

Actions à engager:

1 La fiabilité et la continuité du service seront prises spécifiquement en compte dans les contrats signés entre le STP et les transporteurs.

Prescription du PDU à destination du STP et des transporteurs

2 Pour permettre un report des usagers vers les périodes creuses et attirer des usagers d'autres modes, l'offre de transport aux heures creuses devra être renforcée.

Orientations du PDU à destination du STP et des transporteurs

3 Les services de transports collectifs seront progressivement certifiés selon la norme AFNOR XP X 50-805 dont les critères sont : l'information, l'accueil, la ponctualité/régularité, la disponibilité des équipements, la netteté/propreté, le confort/ambiance. Ils seront complétés par ceux de la norme européenne (sécurité, accessibilité, environnement).

Recommandation du PDU à destination du STP et des transporteurs

4 Les principes relatifs à l'information préalable des perturbations seront étendus aux clients "marchandises".

Orientation du PDU à destination du STP et des transporteurs

Catégories de mesures

Curatif	1
Préventif	2,3,4

Clefs d'actions

Physique	
Tarifaire	
Info/Connaissance	4
Réglementaire	1,2,3

Mise en œuvre

Expérimentale	
Partielle	
Totale	1,2,3,4

Horizon temporel

Mise en œuvre pro.	3
Mise en œuvre imm.	1,2,4
Mise en œuvre 5 ans	1

Effets à 5 ans	2,4
Effets à 10 ans	3



Améliorer la qualité de service et l'offre de desserte



Escalators dans gare RER

Source: SNCF



Des trains en heures creuses

Source: DREIF/GAUCHIER



Améliorer l'information sur les transports collectifs du réseau magistral

ECHELLE	ACTEURS INSTITUTIONNELS	AUTRES ACTEURS	CIBLES Motifs	Distance
Métropole	Etat	Exploitants du réseau autoroutier Transporteurs	Domicile-Travail Scolaire Professionnel Loisirs/Achats Tourisme	Longue
Bassin de vie	Région STP			Moyenne
Quartier	Départements Paris Intercommunal Communes			Courte

Rappel du Diagnostic

Les modifications de la demande de déplacements ainsi qu'une recherche d'une meilleure information sont aujourd'hui en défaveur du transport collectif.

Plan de Déplacements Urbains:

Il faut accélérer cette mise en œuvre.

Actions à engager:

1 L'amélioration et l'extension des systèmes d'information à l'intérieur des véhicules de transport collectif (trains, métro, tramways, bus) aux arrêts ainsi qu'aux correspondances permettront aux usagers de maîtriser leurs temps de déplacements.

Prescription du PDU suivie par les transporteurs pour les trains, métros et tramways et recommandation pour les bus

2 L'amélioration et l'extension des systèmes d'information à l'intérieur des autobus du réseau principal, aux arrêts et aux correspondances permettront aux usagers de maîtriser leurs temps de déplacements.

Prescription du PDU à destination du STP et des transporteurs

3 La desserte des Grands Pôles Générateurs de Trafic sera intégrée aux systèmes d'information.

Prescription du PDU à destination du STP et des transporteurs

4 Les deux actions précédentes seront facilitées par la conception et la mise en place de banques d'informations multimodales, fruit d'une coopération entre les détenteurs d'informations et les producteurs d'information sur les trafics, par le biais d'une contractualisation des échanges dans le cadre d'une organisation voisine de celle d'une Agence de Presse.

Recommandation du PDU à destination de l'Etat, des Conseils Généraux, des exploitants du réseau autoroutier, du STP et des transporteurs

5 Les services de communication d'informations préalablement aux déplacements des usagers seront développés et étendus. Ces services fourniront également des conseils à l'utilisateur dans le choix de son itinéraire.

Prescription du PDU appliquée par l'Etat, les exploitants du réseau autoroutier et Paris

Catégories de mesures

Curatif	1,2,3,4,5
Préventif	

Clefs d'actions

Physique	1,4
Tarifaire	
Info/Connaissance	2,3,5
Réglementaire	

Mise en œuvre

Expérimentale	
Partielle	
Totale	

Horizon temporel

Mise en œuvre pro.	
Mise en œuvre imm.	3
Mise en œuvre 5 ans	4,5

Effets à 5 ans	1,2,3,4,5
Effets à 10 ans	



Une bonne information des transports collectifs



Source: DREIF/GAUTHIER

Fronton indiquant la destination du métro



Source: DREIF/GAUTHIER

Panneau de temps de parcours dans le tramway



Améliorer l'offre de transports collectifs en créant des lignes d'autobus et d'autocars express de pôle à pôle

ECHELLE	ACTEURS INSTITUTIONNELS	AUTRES ACTEURS	CIBLES Motifs	Distance
Métropole	<input checked="" type="checkbox"/> Etat	Les transporteurs	<input checked="" type="checkbox"/> Domicile-Travail <input checked="" type="checkbox"/> Scolaire <input checked="" type="checkbox"/> Professionnel <input checked="" type="checkbox"/> Loisirs/Achats <input checked="" type="checkbox"/> Tourisme	<input checked="" type="checkbox"/> Longue
Bassin de vie	<input checked="" type="checkbox"/> Région <input checked="" type="checkbox"/> STP			<input checked="" type="checkbox"/> Moyenne
Quartier	<input type="checkbox"/> Départements <input type="checkbox"/> Paris <input type="checkbox"/> Intercommunal <input type="checkbox"/> Communes			<input type="checkbox"/> Courte

Rappel du Diagnostic

Alors que les liaisons de pôle à pôle sont primordiales pour assurer un bon fonctionnement et donc une réelle compétitivité des transports en commun en grande couronne vis-à-vis de la voiture particulière, ces besoins ne sont pas systématiquement assurés, laissant le champ libre à l'automobile.

Plan de Déplacements Urbains:

Le STP définit en liaison avec les départements un réseau principal de bus en grande couronne basé sur des liaisons pôle à pôle dans l'attente et en complémentarité du réseau transport collectif lourd.

Actions à engager:

1 Le réseau de bus express sera conforté par des liaisons de pôle à pôle à qualité de service définie. Ce réseau s'appuiera sur les réseaux de "vie" locaux dont une partie sera restructurée pour répondre aux besoins locaux des bassins de vie. Ce réseau devra apporter une préfiguration ou une complémentarité au réseau des futures tangentes ferrées. Il devra être accessible aux personnes à mobilité réduite et bénéficier d'aménagements spécifiques de voirie, y compris l'amélioration des accès à la voirie rapide lorsqu'elle sera utilisée par ces lignes.

Prescription du PDU appliquée par le STP et les transporteurs

2 Le STP engagera une réflexion sur les modalités de mise en place de ces lignes, et notamment sur leur tarification et la prise en charge du déficit d'exploitation.

Prescription du PDU appliquée par le STP et les transporteurs

Catégories de mesures

Curatif	
Préventif	1, 2

Clefs d'actions

Physique	1
Tarifaire	2
Info/Connaissance	
Réglementaire	

Mise en œuvre

Expérimentale	
Partielle	1, 2
Totale	

Horizon temporel

Mise en œuvre pro.	1, 2
Mise en œuvre imm.	
Mise en œuvre 5 ans	

Effets à 5 ans	1, 2
Effets à 10 ans	



Créer des lignes express de pôle à pôle



Bus Express Essonne

Source: Conseil Général de l'Essonne



Ligne Express Seine et Marne

Source: Conseil Général de Seine et Marne



Favoriser le développement de l'usage des transports collectifs par une tarification adaptée

ECHELLE	ACTEURS INSTITUTIONNELS	AUTRES ACTEURS	CIBLES Motifs	Distance
Métropole	Etat	Les transporteurs	Domicile-Travail	Longue
Bassin de vie	Région STP	Les Gestionnaires de parcs	Scolaire	Moyenne
Quartier	Départements Paris Intercommunal Communes		Professionnel Loisirs/Achats Tourisme	Courte

Rappel du Diagnostic

Le système tarifaire et l'éventail des produits proposés sont une composante importante de l'offre de transport et peuvent influencer fortement sur l'utilisation des transports collectifs, qui n'est pas assez généralisée pour les déplacements occasionnels. Dans le domaine des dessertes, on répond avec une offre généralement standard à une demande de plus en plus spécifique. Les dessertes innovantes ne sont pas encouragées.

Plan de Déplacements Urbains:

Des actions portant sur le système tarifaire et l'éventail des produits proposés peuvent permettre de développer l'utilisation des transports collectifs pour les déplacements occasionnels par l'intermédiaire du transport multimodal, et ainsi de réduire la fraude, de diminuer les temps d'attente aux guichets et de réduire l'usage de l'automobile pour ce type de déplacements. Le PDU définit donc des orientations pour améliorer et simplifier le système tarifaire. Il faut développer les dessertes innovantes, locales et spécifiques susceptibles de répondre aux demandes particulières non standard de plus en plus nombreuses. Ces demandes peuvent être liées à un champ géographique (desserte communale ou d'une cité, transports à la demande en zone rurale), à une activité (desserte d'entreprise, d'un centre commercial...), à une catégorie de personnes (scolaires, personnes à mobilité réduite...) ou à une tranche horaire (soirée, nuit, dimanche).

Actions à engager:

1 Le concept de billet combiné devra être généralisé ainsi que l'installation de Terminaux Points de Vente permettant de délivrer des titres de transport pour toute destination de la Région accessible par les réseaux lourds.

Prescription du PDU suivie par le STP et les transporteurs

2 Pour développer l'utilisation des transports collectifs pour les déplacements occasionnels, le STP définira une tarification au temps : à cette occasion la question de l'intégration systématique du trajet en métro pour la tarification Paris-banlieue sera à nouveau étudiée. Une tarification spécifique pour les seniors sera mise à l'étude.

Prescription du PDU à destination du STP

3 Les réformes engagées et les expérimentations seront poursuivies : tarification unique, billetterie améliorée, barème harmonisé pour les bus.

Recommandation du PDU à l'attention du STP et des transporteurs

4 La création de nouvelles liaisons en rocade est l'occasion de mener une réflexion sur la tarification de banlieue à banlieue. Le STP a engagé une réflexion pour faire des propositions dans ce domaine. Elle prendra en compte la proposition de remplacer le zonage radioconcentrique actuel par un découpage de la région en alvéoles, ce qui permettrait de faire payer à l'utilisateur un prix proportionnel à la distance parcourue dans n'importe quelle direction.

Prescription du PDU à l'attention du STP et des transporteurs

5 La création de la carte Imagine'R a permis d'offrir aux collégiens, lycéens et étudiants un titre de transport adapté à leurs besoins, tant pour les déplacements liés à leurs études que pour leurs loisirs, puisque la carte, limitée à un certain nombre de zones en semaine (comme la carte orange), donne accès librement à tout le réseau de transports francilien le week-end. Cette mesure de "dézonage" a été étendue aux "petites vacances", c'est-à-dire à tous les congés scolaires en dehors des vacances d'été dès la rentrée 2000.

Prescription du PDU à l'attention de tous les acteurs

Catégories de mesures

Curatif	5
Préventif	1, 2, 3, 4

Clefs d'actions

Physique	
Tarifaire	1, 2, 3, 4, 5
Info/Connaissance	
Réglementaire	

Mise en œuvre

Expérimentale	
Partielle	3, 4, 5
Totale	1, 2

Horizon temporel

Mise en œuvre pro.	1, 3, 4
Mise en œuvre imm.	1, 2, 5
Mise en œuvre 5 ans	

Effets à 5 ans	1, 2, 3, 4, 5
Effets à 10 ans	

Une politique en faveur des déplacements occasionnels



Source : DREIF/GAUCHIER

Distributeurs automatiques de billets



Source : SNCF

Des systèmes de billetterie variés



Améliorer l'offre de transports publics en favorisant l'utilisation des taxis et de transports à la demande

ECHELLE	ACTEURS INSTITUTIONNELS	AUTRES ACTEURS	CIBLES Motifs	Distance
Métropole	<input checked="" type="checkbox"/> Etat	<input checked="" type="checkbox"/> Les sociétés de Taxis	<input type="checkbox"/> Domicile-Travail	<input type="checkbox"/> Longue
Bassin de vie	<input checked="" type="checkbox"/> Région	<input checked="" type="checkbox"/> La SNCF	<input type="checkbox"/> Scolaire	<input checked="" type="checkbox"/> Moyenne
Quartier	<input checked="" type="checkbox"/> STP	<input checked="" type="checkbox"/> Aéroport de Paris	<input type="checkbox"/> Professionnel	<input type="checkbox"/> Courte
	<input type="checkbox"/> Départements Paris		<input type="checkbox"/> Loisirs/Achats	
	<input type="checkbox"/> Intercommunal		<input type="checkbox"/> Tourisme	
	<input type="checkbox"/> Communes			

Rappel du Diagnostic

Complémentaires de la voiture particulière et des transports collectifs, les taxis offrent un domaine élargi de choix aux voyageurs. La complexité de la tarification et la baisse anormale de la vitesse de circulation liée à la congestion entraînent un dysfonctionnement de ce service.

Plan de Déplacements Urbains :

Le PDU doit être l'occasion d'engager une réflexion sur l'organisation et la tarification.

Actions à engager :

1 Une instance de concertation en liaison avec tous les partenaires concernés sera créée afin d'améliorer l'efficacité du service de taxis.

Prescription du PDU appliquée par les acteurs concernés

2 La tarification des taxis étant la principale source de dysfonctionnements, elle devra être simplifiée pour améliorer sa lisibilité.

Prescription du PDU suivie par les Préfectures

3 La prise en charge des voyageurs dans les grands pôles d'échange, notamment les aéroports et les gares, sera améliorée avec par exemple la mise en place de prises en charge "en parallèle" et non pas "en série".

Recommandation du PDU suivie par les communes

4 Dans l'optique d'assurer une vitesse satisfaisante aux taxis, le partage de la voirie devra être organisé et respecté aussi bien par les automobilistes que par les taxis eux-mêmes. De plus, l'équipement en systèmes de radiolocalisation (GPS) devra être généralisé pour favoriser la prise en charge sur appels téléphoniques.

Orientation du PDU à destination des sociétés de taxis et des communes

5 Il faut une flotte minimum de taxis adaptés aux usagers en fauteuil roulant et faciliter les transports spécialisés pour les personnes à mobilité réduite.

Recommandation du PDU à destination des sociétés de taxis et des communes

6 Il sera mis en place un transport régulier "virtuel" dont le déclenchement ne s'effectue que sur appel téléphonique préalable de l'utilisateur. Ce mode d'organisation peut s'étendre et répondre aux attentes des usagers des zones peu denses. A l'instar des expériences existantes (Allobus...), le PDU propose de l'étendre de manière pragmatique aux zones rurales de faible densité identifiées par les comités locaux. Ce type de système peut être complété par les taxis à la demande ou les véhicules en libre accès. L'expérimentation qui a lieu à Provins (transport à la demande) répond à ce type de problématique.

Recommandation suivie par les transporteurs, le STP et les sociétés de taxis

7 La création de dessertes innovantes locales ou spécifiques sera encouragée par un fonds de soutien à l'innovation d'exploitation qui aidera, un certain temps et de manière dégressive, au démarrage de ces dessertes.

Recommandation du PDU à destination du STP et des transporteurs

8 Les taxis pourront devenir un complément utile à l'offre de transports publics, particulièrement dans les zones peu denses. Des services de transport public à la demande pourront être réalisés avec l'aide des taxis.

Recommandation du PDU à destination du STP et des sociétés de taxis

Catégories de mesures

Curatif	4, 5, 7
Préventif	1, 2, 3, 6, 8

Clefs d'actions

Physique	3, 4, 5, 8
Tarifaire	2, 6, 7
Info/Connaissance	1, 3
Réglementaire	2

Mise en œuvre

Expérimentale	6
Partielle	5, 8
Totale	1, 2, 3, 4, 7

Horizon temporel

Mise en œuvre pro.	5, 6
Mise en œuvre imm.	1
Mise en œuvre 5 ans	2, 3, 4, 7, 8

Effets à 5 ans	1 à 8
Effets à 10 ans	

Favoriser l'utilisation des taxis



Utilisation massive des taxis à l'aéroport d'Orly

Source : DREIF/GOBRY



Les taxis peuvent devenir un complément des transports collectifs, particulièrement en zones peu denses

Source : DREIF



Favoriser le développement de l'usage des transports collectifs par un meilleur rabattement en automobile (parcs relais) et en deux roues

ECHELLE	ACTEURS INSTITUTIONNELS	AUTRES ACTEURS	CIBLES Motifs	Distance
Métropole	Etat	Gestionnaires de parcs Transporteurs	Domicile-Travail Scolaire Professionnel Loisirs/Achats Tourisme	Longue
Bassin de vie	Région STP			Moyenne
Quartier	Départements Paris Intercommunal Communes			Courte

Rappel du Diagnostic

Les trajets combinés voiture+transports collectifs représentent déjà plus de 20 % des déplacements en transports collectifs de la grande couronne vers Paris. Ainsi, une politique cohérente visant à promouvoir l'usage des transports collectifs et à réduire l'utilisation de l'automobile implique, particulièrement pour les déplacements domicile-travail, un développement des parcs de stationnement relais (parcs de stationnement régionaux). D'autre part, les rabattements deux roues vers les pôles d'échanges ainsi que leur accessibilité aux transports collectifs ne sont pas toujours satisfaisants.

Plan de Déplacements Urbains :

Le PDU établit des recommandations pour l'information sur les parcs relais ainsi que le développement de l'offre simultanée d'abonnements transport et stationnement. D'autre part, il fixe des orientations pour la mise en place de financement permettant la rénovation des parcs relais anciens, ainsi que pour les créations ou les extensions des parcs relais, en veillant à ne pas favoriser la transformation de trajets Bus+transports collectifs en trajets voiture+transports collectifs. Ce risque existe en effet si l'on développe les parcs de stationnement régionaux en petite couronne. Enfin, il donne des orientations pour le développement des déplacements combinés deux-roues+transports collectifs.

Actions à engager :

1 Il conviendra d'assurer, la promotion des parcs de stationnement relais par la mise au point d'un plan global d'information et de communication à l'échelle régionale avec un diagnostic préalable de la fréquentation.

Prescription du PDU à destination du STP et de la Région

2 Pour rendre perceptible par le public l'offre existante et future des parcs de stationnement régionaux et rendre plus efficaces les différentes actions d'information et de communication, il est indispensable de donner une identité globale à ces parcs relais par l'intermédiaire d'un logo systématiquement utilisé permettant de les doter d'une identité visuelle.

Prescription du PDU suivie par les gestionnaires de parcs sous contrôle du STP et la Région

3 Les voyageurs devront avoir la possibilité d'acheter simultanément (dans un même lieu et au même moment) des abonnements transport et stationnement en parcs relais. L'accès dans les parcs saturés sera réservé aux seuls utilisateurs de transports en commun. Une telle offre devra être indispensable à l'obtention d'une quelconque subvention d'investissement.

Recommandation du PDU à destination des transporteurs et des gestionnaires de parcs

4 Certains parcs relais anciens, n'étant plus aux standards requis par la clientèle (éclairage, peinture, agencement général), sont désaffectés et ne dégagent donc plus les recettes nécessaires à la réalisation des travaux indispensables pour augmenter leur fréquentation. Pour mettre fin à cette spirale de désaffectation-dégradation, il conviendra de mettre en place un moyen de financement permettant d'engager les travaux lourds indispensables au développement de la clientèle de ces parcs relais anciens et un système de gardiennage. Ces actions concernent la sécurité, la qualité de service mais aussi la tarification qui doit être incitative ainsi que le fonctionnement. Une réflexion sur ce thème (financement et fonctionnement) sera engagée sous l'égide du STP.

Recommandation du PDU à destination des transporteurs et des gestionnaires de parcs

5 Pour assurer un développement cohérent des parcs relais, leur création ou leur extension devra se faire sur la base d'une étude d'accessibilité tous modes et d'un plan de stationnement sur voirie à ses abords, tous deux conditionnant une éventuelle attribution de subventions d'investissements par le STP ou la Région. La création ou l'extension ne devra pas favoriser un transfert modal d'un bus de rabattement vers la voiture.

Prescription du PDU suivie par le STP et la Région

6 Pour promouvoir l'usage combiné des deux roues avec les transports publics, des gares et leur parc de rabattement seront choisis et équipés d'infrastructures de stationnement et de gardiennage de vélos et de deux roues à moteur, ainsi que d'un réseau cyclable convergent vers elles. Ces réalisations seront accompagnées d'actions de communication.

Prescription du PDU suivie par le STP

7 Pour favoriser l'usage du vélo, l'accessibilité des transports collectifs aux bicyclettes devra être améliorée : actions d'aménagement des gares SNCF, RER, tramway (passe-portillons, rampes sur les escaliers), généralisation de l'indication des plates-formes ou espaces accueillant les clients avec vélos dans les trains desservant l'Ile-de-France et les tramways.

Prescription du PDU suivie par les transporteurs

8 Il faut s'assurer que le quota des emplacements réservés GIC-GIG des parcs de stationnement régionaux anciens est respecté et bien placé (cheminements courts) et que les cheminements jusqu'à la gare sont accessibles pour atteindre la gare ou la station.

Prescriptions du PDU appliquée par les communes avec l'aide du STP et de la Région

9 Pour réduire le coût pour l'utilisateur du déplacement VP+transports collectifs et éventuellement deux roues, et afin de développer l'usage des parcs de stationnement relais, il conviendra de créer un titre d'abonnement combiné avec réduction à compenser à la SNCF et à la RATP et en étendant le remboursement par l'employeur de 50 % de la Carte Orange à ce titre combiné.

Orientation du PDU à destination du STP, des transporteurs et des gestionnaires de parcs

Et pour aller plus loin :

10 La taxe foncière appliquée aux parcs relais étant assise sur une valeur locative déconnectée de la fréquentation et des recettes effectives, il conviendra d'examiner la possibilité de mettre au point un nouveau mode de calcul à partir des caractéristiques (capacité, type d'ouvrage, localisation ...) des ouvrages et de leur fréquentation constatée.

Recommandation du PDU suivie par l'Etat

Catégories de mesures

Curatif	
Préventif	1 à 10

Clefs d'actions

Physique	2, 6, 7, 8
Tarifaire	9
Info/Connaissance	1, 6
Réglementaire	3, 4, 5, 10

Mise en œuvre

Expérimentale	
Partielle	4, 6, 8, 9
Totale	1, 2, 3, 5, 7, 10

Horizon temporel

Mise en œuvre pro.	6
Mise en œuvre imm.	1, 2, 3
Mise en œuvre 5 ans	4, 5, 7, 8, 9, 10

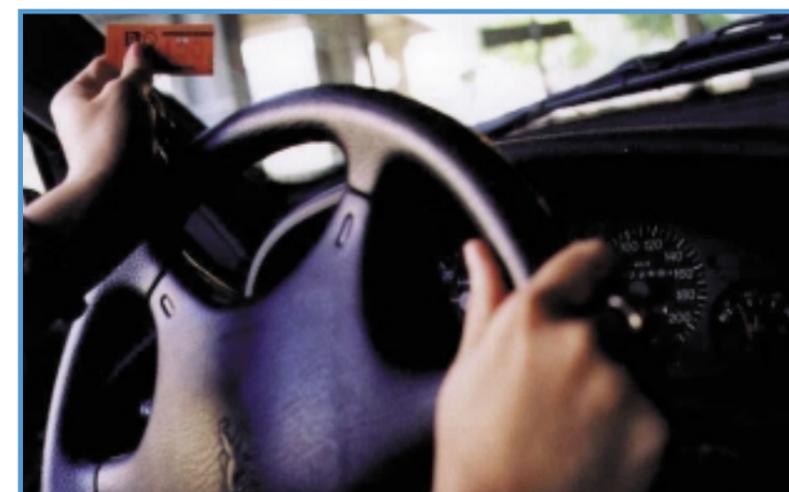
Effets à 5 ans	1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9
Effets à 10 ans	5, 10

Un meilleur rabattement en automobile (parcs relais) et en deux roues



Parking deux roues à la gare de Juvisy

Source : DREIF/GUIHO



Accès parking à l'aide de la carte orange

Source : RATP/MARGUERITE



Une politique de stationnement adaptée et cohérente

ECHELLE	ACTEURS INSTITUTIONNELS	AUTRES ACTEURS	CIBLES Motifs	Distance
Métropole	Etat		Domicile-Travail	Longue
Bassin de vie	Région		Scolaire	Moyenne
Quartier	STP		Professionnel	Courte
	Départements		Loisirs/Achats	
	Paris		Tourisme	
	Intercommunal			
	Communes			

Rappel du Diagnostic

La réduction de l'usage de l'automobile passe par la mise en place d'une politique globale de stationnement, principal outil de régulation des déplacements automobiles.

L'offre de stationnement conditionne, pour une part importante, le choix du mode de transport pour un déplacement donné et donc le fonctionnement de la métropole francilienne. Or la cohérence à l'échelle régionale, indispensable pour répondre aux objectifs du Plan de Déplacements Urbains, n'est pas toujours assurée.

Plan de Déplacements Urbains :

Le PDU fixe des orientations pour assurer la généralisation de plans de stationnement locaux. Ceux-ci doivent permettre une meilleure gestion de l'existant grâce à une meilleure connaissance de l'offre et de la demande d'aujourd'hui. L'approche du stationnement doit être globale.

Actions à engager :

Maîtriser l'offre existante

1 Une politique de stationnement devra être mise en place (plan de stationnement local ou intercommunal).

Prescription du PDU appliquée par la Région et les communes

2 Les comités locaux déclineront les dispositions locales du PDU qui porteront sur l'organisation du stationnement sur voirie et dans les parcs relais de stationnement, et notamment dans les zones dans lesquelles la durée maximale du stationnement doit être réglementée, les zones de stationnement payant, les emplacements réservés aux handicapés, la politique de tarification en relation avec la politique de l'usage de la voirie, en matière de stationnement sur voirie et en matière de parcs publics, la localisation des parcs de rabattement à proximité des gares ou aux entrées de villes, les modalités particulières de stationnement et d'arrêt des véhicules de transport public, des taxis et des véhicules de livraison de marchandises, les mesures spécifiques susceptibles d'être prises pour certaines catégories d'usagers tendant notamment à favoriser le stationnement des résidents, en privilégiant les véhicules peu polluants.

Prescription du PDU suivie par la Région et les communes

3 Il conviendra de diffuser un document pédagogique afin d'aider à concevoir et à mettre en œuvre de tels plans.

Prescription du PDU à destination de la Région

4 Afin de permettre aux communes de présenter au conseil municipal un rapport annuel sur le stationnement, un ensemble d'indicateurs standards seront définis au niveau régional.

Orientation du PDU à destination des communes

Maîtriser l'offre à venir

5 Les comités locaux délimiteront les périmètres à l'intérieur desquels les conditions de desserte par les transports publics réguliers permettent de réduire ou de supprimer les obligations imposées par les plans d'occupation des sols en matière de réalisation d'aires de stationnement, notamment lors de la construction d'immeubles de bureaux, tout en prévoyant les places nécessaires aux déplacements professionnels et aux véhicules utilitaires.

Prescription du PDU suivie par l'Etat et les communes

Catégories de mesures

Curatif	1, 2, 3, 4
Préventif	5

Clefs d'actions

Physique	
Tarifaire	
Info/Connaissance	3, 4
Réglementaire	1, 2, 5

Mise en œuvre

Expérimentale	
Partielle	
Totale	1 à 5

Horizon temporel

Mise en œuvre pro.	
Mise en œuvre imm.	1 à 5
Mise en œuvre 5 ans	

Effets à 5 ans	1 à 5
Effets à 10 ans	

Favoriser une politique de stationnement adaptée et cohérente



Païement par carte sur un horodateur de la ville de Paris

Source : DREIF/GAUTHIER



Carte de stationnement résidentiel

Source : DREIF/GAUTHIER



Mieux réguler l'usage de l'automobile par un outil de stationnement plus efficace

ECHELLE	ACTEURS INSTITUTIONNELS	AUTRES ACTEURS	CIBLES Motifs	Distance
Métropole	Etat		Domicile-Travail	Longue
Bassin de vie	Région		Scolaire	Moyenne
Quartier	STP		Professionnel	Courte
	Départements		Loisirs/Achats	
	Paris		Tourisme	
	Intercommunal			
	Communes			

Rappel du Diagnostic

Si le stationnement est un levier majeur pour la gestion d'une politique de mobilité urbaine, il nécessite un dispositif de prévention et de répression des infractions plus efficace pour une meilleure exploitation de la voirie au bénéfice de l'ensemble des usagers.

Plan de Déplacements Urbains :

Le PDU propose une révision des outils réglementaires et juridiques de stationnement à disposition des communes de manière à assurer le renforcement de l'efficacité du dispositif de prévention et de répression des infractions aux règles de stationnement.

Actions à engager :

Concernant la réglementation

1 L'augmentation du niveau des amendes de stationnement permettrait de dissuader les automobilistes de gêner, par un stationnement illicite, la circulation des transports collectifs, ainsi que le cheminement des piétons et la progression des vélos. Cette augmentation pourrait s'accompagner d'une taxation supplémentaire des récidives.

Recommandation du PDU suivie par les autorités compétentes investies du pouvoir de police

2 Des actions de communication permettront de sensibiliser les automobilistes sur la gêne qu'ils occasionnent lors d'un stationnement illicite pour les piétons et les vélos, ou lors d'un arrêt de livraison sur un couloir de bus ou dans des voies étroites utilisées par des lignes d'autobus. Ces infractions au stationnement seront mieux sanctionnées.

Prescription du PDU mise en œuvre par l'Etat et les communes

Concernant le respect et l'application de la réglementation

3 Afin de mieux faire respecter la réglementation concernant le stationnement, le dispositif de prévention ou de constat des infractions sera amélioré. De nouvelles méthodes de verbalisation seront expérimentées et des mesures permettant d'améliorer l'encaissement des amendes seront prises, par exemple la suppression de toute amnistie.

Prescriptions du PDU appliquées par les autorités compétentes investies du pouvoir de police

4 La fiscalité liée à la possession et à l'utilisation d'emplacements de stationnement résidentiel hors voirie pourra être allégée.

Recommandation du PDU suivie par les autorités compétentes

Catégories de mesures

Curatif	1,3
Préventif	2,4

Clefs d'actions

Physique	
Tarifaire	4
Info/Connaissance	2
Réglementaire	1,3

Mise en œuvre

Expérimentale	
Partielle	1 à 4
Totale	

Horizon temporel

Mise en œuvre pro.	
Mise en œuvre imm.	1 à 4
Mise en œuvre 5 ans	

Effets à 5 ans	1 à 4
Effets à 10 ans	

Un outil de stationnement plus efficace



Stationnement illicite sanctionné

Source : DREIF/GAUTHIER



Utilisation du sabot de Denver

Source : DREIF/GAUTHIER



Favoriser le développement de modes alternatifs par des actions auprès des entreprises et encourager l'utilisation collective de la voiture individuelle

ECHELLE	ACTEURS INSTITUTIONNELS	AUTRES ACTEURS	CIBLES Motifs	Distance
Métropole	<input checked="" type="checkbox"/> Etat	<input checked="" type="checkbox"/> Organisations consulaires	<input checked="" type="checkbox"/> Domicile-Travail	<input checked="" type="checkbox"/> Longue
Bassin de vie	<input checked="" type="checkbox"/> Région	<input checked="" type="checkbox"/> Entreprises	<input checked="" type="checkbox"/> Scolaire	<input checked="" type="checkbox"/> Moyenne
Quartier	<input checked="" type="checkbox"/> STP		<input checked="" type="checkbox"/> Professionnel	<input checked="" type="checkbox"/> Courte
	<input checked="" type="checkbox"/> Départements		<input checked="" type="checkbox"/> Loisirs/Achats	
	<input checked="" type="checkbox"/> Paris		<input checked="" type="checkbox"/> Tourisme	
	<input checked="" type="checkbox"/> Intercommunal			
	<input checked="" type="checkbox"/> Communes			

Rappel du Diagnostic

Les employeurs financent 40 % du système de transport francilien au travers du versement transport et du remboursement de 50 % de la carte Orange, mais beaucoup ne mènent pas d'actions spécifiques pour développer l'usage des transports collectifs par leurs salariés et ainsi renforcer l'efficacité du système.

Plan de Déplacements Urbains:

La mesure propose plusieurs actions qui permettraient de développer l'utilisation des transports collectifs, des vélos et de la marche. L'objectif est d'inciter les employeurs publics et privés à décourager l'usage de la voiture par leurs salariés et à encourager les transports collectifs et le covoiturage (automobilistes ne circulant pas seuls).

Actions à engager :

1 Une action de communication et d'incitation en direction des entreprises sera développée au niveau régional afin qu'elles réalisent des plans de déplacements des salariés. Il s'agit de sensibiliser les entreprises aux coûts réels des différents modes de déplacement et leur proposer des exemples d'actions en faveur des modes alternatifs à la voiture. Un guide pédagogique sera élaboré.

Recommandation du PDU suivie par les entreprises

2 L'action propose d'inciter les entreprises à organiser la pratique du covoiturage par leurs salariés. La désignation d'un délégué transport dans les entreprises, la prise en charge de certains frais d'entretien du véhicule, la réservation de places de stationnement, ou encore les réductions tarifaires sur les autoroutes urbaines à péage sont des éléments à intégrer dans la politique de développement du covoiturage. La mise en place de navettes de rabattement sur des pôles d'échanges devra être envisagée. De plus, il faut prévoir des places de stationnement pour les deux roues, qu'ils soient motorisés ou non.

Recommandation du PDU suivie par les entreprises

Et pour aller plus loin :

3 Le lancement de systèmes de voitures à usage partagé (location de courte durée) sera encouragé. Il pourra en être de même pour l'expérimentation de procédés innovants de mise en relation des candidats potentiels au covoiturage, dans la mesure où ces procédés paraîtront avoir des chances raisonnables de succès et à la condition que le champ de l'expérimentation ne concerne que les secteurs non ou mal desservis en transports collectifs.

Orientation du PDU appliquée par l'Etat et la Région, les collectivités locales et les entreprises

Catégories de mesures	
Curatif	1, 2, 3
Préventif	
Cleps d'actions	
Physique	2, 3
Tarifaire	
Info/Connaissance	1, 2
Réglementaire	
Mise en œuvre	
Expérimentale	3
Partielle	2
Totale	1
Horizon temporel	
Mise en œuvre pro.	2
Mise en œuvre imm.	1, 3
Mise en œuvre 5 ans	
Effets à 5 ans	1, 2, 3
Effets à 10 ans	

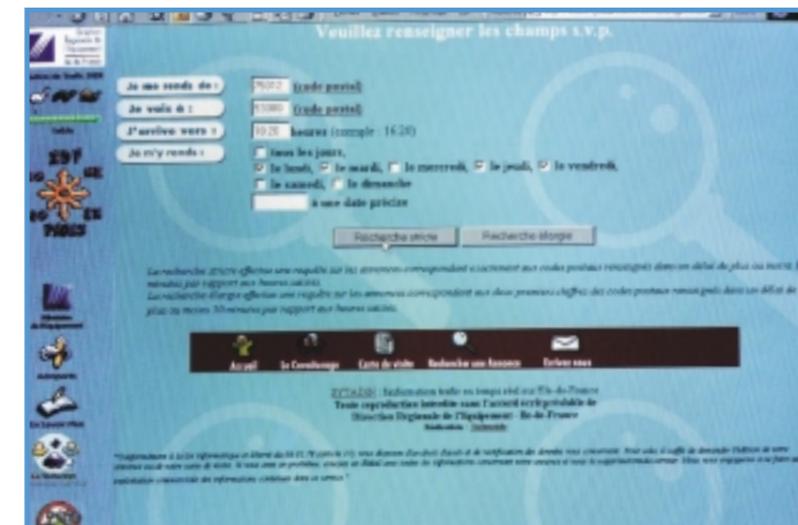


Des actions auprès des entreprises pour développer les modes alternatifs à la voiture



Pratique du covoiturage dans une entreprise

Source : DREIF/GAUTHIER



Site SYTADIN : fiche d'inscription pour la pratique du covoiturage

Source : DREIF/GUIHO



Favoriser le développement de modes alternatifs par une amélioration de la sécurité dans les Transports en Commun

ECHELLE	ACTEURS INSTITUTIONNELS	AUTRES ACTEURS	CIBLES Motifs	Distance
Métropole	Etat	Transporteurs	Domicile-Travail Scolaire Professionnel Loisirs/Achats Tourisme	Longue
Bassin de vie	Région STP			Moyenne
Quartier	Départements Paris Intercommunal Communes			Courte

Rappel du Diagnostic

Les transports collectifs souffrent de plus en plus du nombre d'incivilités et d'un sentiment d'insécurité.

Plan de Déplacements Urbains:

La sécurité est un élément primordial pour l'utilisation des transports collectifs. Les conditions de sécurité doivent être garanties de manière prioritaire. Le PDU établit des recommandations pour remédier au climat d'insécurité qui se développe dans les transports collectifs. Il met en œuvre, en partenariat avec les communes et les structures intercommunales, les transporteurs et la population, une politique de sécurisation des transports collectifs basée sur des actions de prévention, de dissuasion, de sanctions ainsi que le développement d'investissements de sécurité.

Actions à engager:

Afin de remédier au climat d'insécurité qui se développe dans certains transports collectifs:

1 Un programme cohérent de **prévention** qui sera mis en place prendra en compte le développement des partenariats dans le cadre des Contrats Locaux de Sécurité (CLS) et des Contrats Départementaux de Sécurité "Transports", le renforcement des mesures de médiation sociale et une meilleure coopération agents de transport/habitants afin de faire évoluer simultanément le comportement des usagers et la définition du service de l'entreprise, les phénomènes de violence et d'incivilités dans les programmes d'éducation civique et des actions spécifiques menées dans les établissements scolaires.

Recommandation du PDU suivie par l'Etat, les transporteurs, les communes et les structures intercommunales

2 Il sera créé des mesures de **dissuasion** par la réhumanisation des lieux de transport, c'est à dire en rendant visible la présence des agents des entreprises sur les quais et dans les gares RER, SNCF et les stations de métro, en renforçant les équipes d'accompagnement et de contrôle dans les trains, trams et bus, en développant de nouveaux métiers pour redonner une âme aux espaces de transport.

Prescriptions du PDU appliquées par l'Etat, les transporteurs, les communes et les structures intercommunales

3 Il est nécessaire également de développer des **investissements de sécurité** (installation de postes de police dans les gares d'Ile-de-France, rénovation des gares d'Ile-de-France pour améliorer le sentiment de sécurité, création d'espaces d'attente confortables et sécurisants sur les quais des gares...) et de **contrôle** (radiolocalisation des bus permettant de réduire les délais d'intervention, installation de caméras vidéo dans les bus, développement de la vidéosurveillance des gares et des stations de métro, achèvement de la mise en œuvre des réseaux radiosûreté permettant les communications entre les chargés de la sécurité).

Prescriptions du PDU appliquées par l'Etat, les transporteurs, les communes et les structures intercommunales

4 Enfin il faudra appliquer des **sanctions** adossées à la réparation et à la réinsertion par la mise en place entre les parquets et les entreprises de transport d'une véritable politique de signalement des infractions, l'extension du traitement en temps réel des infractions présentant un certain degré de gravité, le développement du prononcé de peines de travaux d'intérêt général d'une part et des propositions des entreprises de transport permettant leur réalisation d'autre part, la mise en œuvre, s'agissant d'infractions de moindre gravité, notamment pour des actes commis par des mineurs, de réponses alternatives s'inscrivant dans le cadre de la "troisième voie" dès lors qu'il apparaît qu'elles sont susceptibles de permettre la réparation du trouble ou du dommage causé.

Prescriptions du PDU appliquées par l'Etat, les transporteurs, les communes et les structures intercommunales

Catégories de mesures

Curatif	3,4
Préventif	1,2

Clefs d'actions

Physique	2,3
Tarifaire	
Info/Connaissance	1,2
Réglementaire	4

Mise en œuvre

Expérimentale	4
Partielle	2,3
Totale	1

Horizon temporel

Mise en œuvre pro.	
Mise en œuvre imm.	1,2,3
Mise en œuvre 5 ans	4

Effets à 5 ans	1,2,3,4
Effets à 10 ans	

Une amélioration de la sécurité dans les Transports en Commun



Une présence sécurisante dans les transports collectifs

Source: SNCF



Dialogue entre des usagers et un agent de transport

Source: SNCF



Favoriser le développement des modes alternatifs par une amélioration de la sécurité routière

ECHELLE	ACTEURS INSTITUTIONNELS	AUTRES ACTEURS	CIBLES Motifs	Distance
Métropole	Etat	Les entreprises	Domicile-Travail	Longue
Bassin de vie	Région STP		Scolaire	Moyenne
Quartier	Départements Paris Intercommunal Communes		Professionnel Loisirs/Achats Tourisme	Courte

Rappel du Diagnostic

L'amélioration de la sécurité routière est un souci permanent de tous les pouvoirs publics "dont l'objectif est de diminuer de moitié le nombre de tués d'ici l'an 2002" (CISR du 26 novembre 1997), la situation dans ce domaine étant préoccupante en Ile-de-France comme partout en France.

Plan de Déplacements Urbains :

Le renforcement de la Sécurité Routière est une priorité du PDU. Il est en effet indispensable de lutter efficacement contre les comportements inciviques qui mettent régulièrement en danger la vie des autres. L'Etat met en place une politique de répression et de sensibilisation à la problématique de la sécurité routière et établit des orientations visant à améliorer la sécurité routière par une meilleure hiérarchisation du réseau. Le renforcement de la sécurité routière est une des priorités du PDU d'autant que les mesures visant à modérer la vitesse peuvent permettre de développer l'usage des modes "doux".

Actions à engager :

1 La vitesse sur le réseau de voirie rapide et en agglomération sera mieux adaptée à la nature des réseaux et des quartiers traversés.

Prescription du PDU à destination des autorités investies du pouvoir de police

2 Une lutte efficace contre les comportements inciviques qui mettent régulièrement en danger la vie des autres (stationnement illicite et dangereux, excès de vitesse, non-respect des signalisations) sera développée.

Prescription du PDU appliquée par l'Etat

3 Dans le cadre d'une politique plus répressive à l'égard des infractions au code de la route, les excès de vitesse feront l'objet d'une attention particulière.

Prescription du PDU appliquée par l'Etat

4 Des actions de communication seront mises en œuvre pour aller dans le sens d'un meilleur respect des dispositions du Code de la Route notamment pour protéger les utilisateurs des modes doux.

Prescription du PDU mise en œuvre par l'Etat et les collectivités locales

5 Des actions spécifiques seront menées pour améliorer la sécurité des utilisateurs de deux roues à moteur. Les aménagements de voiries, les revêtements de chaussées, les équipements seront conçus pour minimiser les risques d'accidents et leurs conséquences.

Prescription du PDU appliquée par l'Etat et les collectivités locales

6 Un guide méthodologique spécifiquement adapté au PDU et destiné aux maîtres d'ouvrages et aux maîtres d'œuvre de l'aménagement des voies sera créé. Il s'accompagnera de mesures de formation des techniciens afin de mieux différencier la route et la rue.

Prescription du PDU mise en œuvre par l'Etat et les collectivités locales

Catégories de mesures

Curatif	2
Préventif	1,3,4,5,6

Clefs d'actions

Physique	1,5
Tarifaire	
Info/Connaissance	1,3,4,5,6
Réglementaire	2,3

Mise en œuvre

Expérimentale	
Partielle	
Totale	1 à 6

Horizon temporel

Mise en œuvre pro.	
Mise en œuvre imm.	2,4
Mise en œuvre 5 ans	1,3,5,6

Effets à 5 ans	1 à 6
Effets à 10 ans	

Améliorer la sécurité routière



Limitation de vitesse

Source : DREIF/GOBRY



La prévention routière à l'école

Source : CEPAS



Mieux exploiter le réseau des "Magistrales routières" en améliorant l'information des usagers avant le déplacement

ECHELLE	ACTEURS INSTITUTIONNELS	AUTRES ACTEURS	CIBLES Motifs	Distance
<input checked="" type="checkbox"/> Métropole <input type="checkbox"/> Bassin de vie <input type="checkbox"/> Quartier	<input checked="" type="checkbox"/> Etat <input checked="" type="checkbox"/> Région <input checked="" type="checkbox"/> STP <input type="checkbox"/> Départements <input type="checkbox"/> Paris <input type="checkbox"/> Intercommunal <input type="checkbox"/> Communes	<input checked="" type="checkbox"/> Les Transporteurs <input checked="" type="checkbox"/> Exploitants de réseaux autoroutiers	<input type="checkbox"/> Domicile-Travail <input type="checkbox"/> Scolaire <input type="checkbox"/> Professionnel <input type="checkbox"/> Loisirs/Achats <input type="checkbox"/> Tourisme	<input checked="" type="checkbox"/> Longue <input checked="" type="checkbox"/> Moyenne <input type="checkbox"/> Courte

Rappel du Diagnostic

L'information en temps réel des automobilistes n'est pas assez développée alors qu'elle permet de fournir à ces derniers tous les éléments leur permettant d'arbitrer de manière optimale leurs choix de déplacements.

Plan de Déplacements Urbains:

Le PDU recommande de développer l'information des usagers sur le réseau routier, ainsi que la communication des informations préalables aux déplacements afin d'inciter les automobilistes à prendre les transports collectifs.

Actions à engager:

1 La charte de référence des réseaux de voirie et des transporteurs de surface définit un cadre pour des stratégies coordonnées d'exploitation appliquées par chacun des exploitants des réseaux de transport (les gestionnaires de trafic sur la voirie, les gestionnaires des transports collectifs, parcs...), dans le but de garantir la cohérence à l'échelle régionale de l'exploitation du réseau structurant de voirie, au regard des objectifs du PDU. Elle se décline aussi au niveau départemental en concertation avec les différents acteurs. Sa mise en œuvre permettra la définition des modalités de coopération entre les différents gestionnaires des réseaux de transport permettant ainsi d'offrir une réponse globale aux besoins de déplacement des franciliens, une meilleure coordination des stratégies d'exploitation des différents exploitants des réseaux de transport, une meilleure prise en compte des priorités bus par les systèmes d'exploitation de la voirie. La charte d'exploitation des réseaux fait l'objet d'une présentation de sa mise en œuvre réglementaire pour le réseau principal.

Orientation du PDU à destination de l'Etat, des Conseils Généraux, de Paris et des transporteurs

2 La communication en temps réel d'informations de temps de parcours et/ou de rabattements possibles, sur les panneaux à messages variables ou à l'aide de communications avec les mobiles, sera étendue. Le positionnement des panneaux fera l'objet d'une attention particulière.

Prescription du PDU appliquée par l'Etat, les Départements, Paris et les exploitants de réseaux autoroutiers

3 Les services de communication d'informations préalablement aux déplacements des usagers seront développés et étendus. L'utilisateur pourra ainsi préparer et optimiser son déplacement pour tous les modes (y compris les rabattements sur parcs). Ces services fourniront également des conseils à l'utilisateur dans le choix de son itinéraire.

Prescriptions du PDU appliquées par l'Etat, les exploitants du réseau autoroutier et Paris

4 Les deux actions précédentes devront être facilitées par la conception et la mise en place d'une banque d'informations multimodales "voitures et transports collectifs", fruit d'une coopération entre les détenteurs d'informations et les producteurs d'informations sur le trafic, par le biais d'une contractualisation des échanges dans le cadre d'une organisation voisine de celle d'une Agence de Presse.

Orientations du PDU à destination des DDE, des Conseils Généraux, des exploitants du réseau autoroutier, du STP et des transporteurs

Catégories de mesures

Curatif	1,2,3,4
Préventif	

Clefs d'actions

Physique	
Tarifaire	
Info/Connaissance	1,2,3,4
Réglementaire	

Mise en œuvre

Expérimentale	
Partielle	
Totale	1,2,3,4

Horizon temporel

Mise en œuvre pro.	
Mise en œuvre imm.	
Mise en œuvre 5 ans	1,2,3,4

Effets à 5 ans	1,2,3,4
Effets à 10 ans	

Informers les usagers



Logiciel SYTADIN (contrôle de la circulation en Ile-de-France)

Source: DREIF/GOBRY



Panneau à Messages Variables avec temps d'accès

Source: DREIF/GOBRY



Mieux exploiter le réseau des "Magistrales routières" par un système de régulation du trafic homogène

ECHELLE	ACTEURS INSTITUTIONNELS	AUTRES ACTEURS	CIBLES Motifs	Distance
Métropole	Etat		Domicile-Travail	Longue
Bassin de vie	Région		Scolaire	Moyenne
Quartier	STP		Professionnel	Courte
	Départements		Loisirs/Achats	
	Paris		Tourisme	
	Intercommunal			
	Communes			

Rappel du Diagnostic

Alors que le réseau routier rapide a vocation à garantir les échanges avec l'extérieur de l'Île-de-France et entre les parties les plus éloignées de la Région, le système d'exploitation de ce réseau n'est pas assez développé et ne favorise pas assez cet objectif au détriment des trajets locaux.

Plan de Déplacements Urbains:

Le PDU développe et établit des orientations à l'attention de l'Etat, des Conseils Généraux et de Paris pour développer le système de régulation de trafic.

Actions à engager :

1 Les systèmes de gestion des carrefours seront généralisés et mis en cohérence dans la zone agglomérée. Ils compléteront la régulation des voies rapides urbaines, de leur accès et de leur convergence. Les stratégies sont élaborées au niveau départemental.

Prescription du PDU appliquée par l'Etat, Paris et les Départements

2 L'implantation des bornes d'appel d'urgence sera généralisée à l'ensemble du réseau principal hors agglomération. Cette mesure ne s'appliquera pas au département des Yvelines.

Recommandation du PDU suivie par les maîtres d'ouvrages

3 En cas de fermeture du réseau magistral, le maillage permet des reports sur les voies rapides en priorité. Ces plans sont élaborés en concertation avec les collectivités locales.

Prescription du PDU suivie par les maîtres d'ouvrages

Catégories de mesures

Curatif	
Préventif	1, 2, 3

Clefs d'actions

Physique	1, 2
Tarifaire	
Info/Connaissance	3
Réglementaire	1

Mise en œuvre

Expérimentale	
Partielle	1, 3
Totale	2

Horizon temporel

Mise en œuvre pro.	2, 3
Mise en œuvre imm.	
Mise en œuvre 5 ans	1

Effets à 5 ans	1, 2, 3
Effets à 10 ans	



Un système de régulation du trafic homogène



Source : DREIF/GOBRY

Intérieur du poste de contrôle sud à Arcueil



Source : DREIF/GOBRY

Surveillance par caméra de l'autoroute A13



Assurer la vocation touristique de l'agglomération et développer l'utilisation de la voie d'eau pour les loisirs

ECHELLE	ACTEURS INSTITUTIONNELS	AUTRES ACTEURS	CIBLES Motifs	Distance
Métropole	<input checked="" type="checkbox"/> Etat	<input checked="" type="checkbox"/> Les transporteurs	<input checked="" type="checkbox"/> Domicile-Travail	<input checked="" type="checkbox"/> Longue
Bassin de vie	<input checked="" type="checkbox"/> Région	<input checked="" type="checkbox"/> Les Gestionnaires de sites	<input checked="" type="checkbox"/> Scolaire	<input checked="" type="checkbox"/> Moyenne
Quartier	<input checked="" type="checkbox"/> STP		<input checked="" type="checkbox"/> Professionnel	<input checked="" type="checkbox"/> Courte
	<input checked="" type="checkbox"/> Départements		<input checked="" type="checkbox"/> Loisirs/Achats	
	<input checked="" type="checkbox"/> Paris		<input checked="" type="checkbox"/> Tourisme	
	<input checked="" type="checkbox"/> Intercommunal			
	<input checked="" type="checkbox"/> Communes			

Rappel du Diagnostic

Il faut assurer la vocation touristique de l'agglomération en prenant en compte les déplacements des touristes et ce dès leur arrivée. De plus, il faut diminuer les nuisances des cars de tourisme. En effet, leur présence en grand nombre à Paris et sur les sites touristiques occasionne une gêne qui peut être importante en termes d'encombrement, de pollution et même de sécurité pour leurs passagers. Ce faisant, c'est tout à la fois le confort des touristes, et donc l'attractivité touristique de l'Île-de-France, la pollution et la circulation sur le réseau viaire principal qui seront améliorés.

Plan de Déplacements Urbains :

Une concertation à l'échelle de l'agglomération avec l'ensemble des acteurs impliqués doit permettre de préserver cette activité indispensable à la vie économique tout en prenant mieux en compte l'environnement et la qualité de vie des habitants. Ainsi le PDU incite à de meilleurs circuits en autocars et fixe des orientations pour développer les déplacements par voie fluviale et les transports par rail ou bus, et pour faciliter l'approvisionnement en énergie électrique des cars à l'arrêt, en vue de réduire la pollution. Il encourage le partenariat entre les transporteurs et les gestionnaires de sites touristiques pour qu'ils créent des billets combinés adaptés spécifiquement à chaque site. Il encourage aussi l'utilisation de la voie d'eau pour les loisirs des Franciliens.

Actions à engager :

1 Le concept des produits transports collectifs + entrée à un site touristique devra être étendu (notamment pour train+château de Versailles) aux principaux sites hors de Paris (Eurodisney, spectacles, compétitions au stade de France, ...). Le partenariat entre transporteurs et gestionnaires devra être encouragé.

Orientation du PDU à destination des gestionnaires de sites touristiques et des transporteurs

2 Un guide synthétique sur l'offre de transport sera élaboré et mis à disposition des touristes pour favoriser l'usage des transports collectifs, ainsi qu'une charte pour un meilleur accueil des autocars dans Paris et sur les sites touristiques afin de respecter la réglementation. Des sites Internet devront être mis en place pour permettre aux touristes "autonomes" de prendre connaissance de l'offre de transport avant leur départ et ainsi de mieux préparer leur séjour. L'action prévoit aussi de réglementer les circuits en autocars par un agrément des agents de voyage définissant les conditions particulières d'utilisation de la voiture et des avantages réciproques.

Orientation du PDU à destination des communes, des professionnels du tourisme, de la Préfecture de Paris, du PAP et des transporteurs

3 A Paris et pour les zones touristiques, une charte pour l'accueil des touristes doit être créée. Elle engagera ses signataires à mieux utiliser la voie d'eau à Paris et le réseau ferré, à réglementer la circulation des autocars et à aménager des sites d'attente équipés de bornes électriques pour la climatisation, ainsi que des sites d'attente hors voirie évitant le recours au moteur.

Orientation du PDU à destination de Paris, du PAP, des offices de tourisme, de la Ville de Paris, de la Préfecture de Paris, de EDF et des transporteurs

Et pour aller plus loin :

4 Afin de diminuer le nombre de véhicules touristiques en circulation et en stationnement, un réseau de lignes régulières touristiques intégrées dans le réseau de transport public pourra être mis en place avec l'utilisation de véhicules à énergie alternative.

Orientation du PDU à destination du STP et des transporteurs

5 Les déplacements de loisirs des Franciliens par la voie d'eau seront encouragés. Il s'agit de cibler les déplacements des Franciliens qui ont le temps, pour des visites d'amis, des visites touristiques, etc. Afin d'en examiner les conditions, un bilan de fonctionnement des services réguliers par bateaux sera réalisé et une étude de ressource plus prospectif, évaluera la clientèle attendue en prenant en compte le vieillissement de la population et examinera les contraintes techniques (accostage, accessibilité des ports, intermodalité, tarification...).

Orientation du PDU à destination du PAP, des communes et des départements

Catégories de mesures

Curatif	
Préventif	12345

Clefs d'actions

Physique	3, 4, 5
Tarifaire	1
Info/Connaissance	2, 3
Réglementaire	

Mise en œuvre

Expérimentale	
Partielle	2, 3, 4, 5
Totale	1

Horizon temporel

Mise en œuvre pro.	
Mise en œuvre imm.	1
Mise en œuvre 5 ans	2, 3, 4, 5

Effets à 5 ans	1, 3
Effets à 10 ans	2, 4, 5



Assurer la vocation touristique de l'agglomération



Source : DREIF/GAUTHIER

Trajet touristique régulier limitant la circulation des autocars



Source : DREIF/GOBRY

Utilisation de la voie d'eau en mode transports touristiques réguliers



Réduire les impacts du transport des marchandises sur le trafic routier par un report sur le fer et la voie d'eau

ECHELLE	ACTEURS INSTITUTIONNELS	AUTRES ACTEURS	CIBLES Motifs	Distance
Métropole	<input checked="" type="checkbox"/> Etat	<input checked="" type="checkbox"/> Les transporteurs	<input checked="" type="checkbox"/> Domicile-Travail	<input checked="" type="checkbox"/> Longue
Bassin de vie	<input checked="" type="checkbox"/> Région	<input checked="" type="checkbox"/> Aménageurs	<input checked="" type="checkbox"/> Scolaire	<input checked="" type="checkbox"/> Moyenne
Quartier	<input checked="" type="checkbox"/> STP	<input checked="" type="checkbox"/> Opérateurs logistiques	<input checked="" type="checkbox"/> Professionnel	<input checked="" type="checkbox"/> Courte
	<input checked="" type="checkbox"/> Départements	<input checked="" type="checkbox"/> Syndicats professionnels	<input checked="" type="checkbox"/> Loisirs/Achats	
	<input checked="" type="checkbox"/> Paris	<input checked="" type="checkbox"/> Organisations consulaires	<input checked="" type="checkbox"/> Tourisme	
	<input checked="" type="checkbox"/> Intercommunal	<input checked="" type="checkbox"/> Professionnels		
	<input checked="" type="checkbox"/> Communes			

Rappel du Diagnostic

Le contexte économique et les conditions de concurrence imposées depuis une décennie par le mode routier contraignent fortement le développement des transports par fer et voie d'eau. Ces derniers sont pourtant moins nocifs pour l'environnement que la route. Il apparaît donc important d'encourager et de faciliter le transport des marchandises par voie fluviale qui possède un important potentiel de capacité, et par voie ferrée.

Plan de Déplacements Urbains :

Le PDU recommande différentes mesures pour permettre aux transporteurs de développer les modes fer et voie d'eau d'acheminement des marchandises.

Actions à engager :

1 Un organisme associant l'Etat et le Conseil Régional sera créé pour permettre une concertation sur le transport de marchandises et la logistique en Ile-de-France en vue de rationaliser les différents modes et de promouvoir ceux qui sont respectueux des conditions de vie des Franciliens et du développement économique de la région capitale.

Prescription du PDU appliquée par les maîtres d'ouvrage

2 Il conviendrait d'inciter les maîtres d'ouvrage à l'utilisation de la voie d'eau pour les entreprises bien desservies par un port fluvial. Il conviendrait aussi d'inciter les maîtres d'ouvrage à évacuer les déchets, lorsqu'ils ne peuvent pas les traiter sur place, ordures et matériaux de chantiers, par la voie d'eau ou le fer. La mise en place d'un périmètre à l'intérieur duquel le recours à la voie d'eau ou au fer serait fortement recommandé voire prescrit pourrait trouver sa place dans les documents d'urbanisme au même titre que certaines servitudes. Cette zone de protection permettrait d'assurer ainsi aux ports franciliens et aux espaces ferroviaires urbains une zone de chalandise pour ramener vers la voie d'eau et le fer un trafic actuellement routier et donner à ces autres modes une préférence dans les zones accessibles par ces modes. Une expérimentation dans ce sens peut être mise en œuvre à Romainville (93).

Recommandation du PDU suivie par les maîtres d'ouvrage

Et pour aller plus loin :

3 Pour renforcer le transport de marchandises par voie d'eau ou par le fer, des études de faisabilité technico-économique doivent valider les possibilités de mettre en œuvre de nouvelles chaînes logistiques complètes.

Recommandation du PDU suivie par les maîtres d'ouvrage

4 Pour développer l'attractivité du transport par voie d'eau, la profession doit s'organiser et se moderniser. Pour ce faire, la batellerie doit agir sur plusieurs leviers que sont la formation, la communication pour rendre la profession plus attractive et faire connaître les potentialités de la voie d'eau. L'application d'une telle politique en Ile-de-France est à définir.

Recommandation du PDU suivie par les transporteurs par voie fluviale

5 Cette action est un inventaire des mesures réglementaires déjà applicables ou en projet. Cet inventaire a pour objectif de soutenir une réglementation qui prend réellement en compte les avantages et les contraintes des transports en site propre. Les thèmes réglementaires étudiés pourraient porter sur les sites classés, les schémas départementaux de carrières, les déchets et les ordures ménagères...

Action à mener par l'Etat en liaison avec les professionnels

6 En vue de développer le trafic ferroviaire à Rungis, une mission locale d'étude et de propositions devra être mise en place en vue de préparer et d'animer un plan de développement favorisant le partenariat entre les différents acteurs du pôle de Rungis soutenus par la SNCF. Il conviendra également d'assurer le soutien à l'offre LOGISEINE.

Recommandation du PDU suivie par les entreprises ferroviaires, les propriétaires du site de Rungis et les collectivités locales concernées

7 Une action devra être menée pour favoriser une approche tri-modale des transports exceptionnels, de façon à réduire le parcours routier pour basculer du plus près de l'origine ou de la destination sur les modes ferroviaire ou fluvial, ce qui permettrait d'alléger la région Ile-de-France de la pression de ce type de transport.

Recommandation du PDU suivie par les maîtres d'ouvrages en collaboration avec les entreprises ferroviaires et fluviales

Catégories de mesures

Curatif	3,6
Préventif	1,2,4,5,7

Clefs d'actions

Physique	4
Tarifaire	
Info/Connaissance	1,2,5,7
Réglementaire	3,6

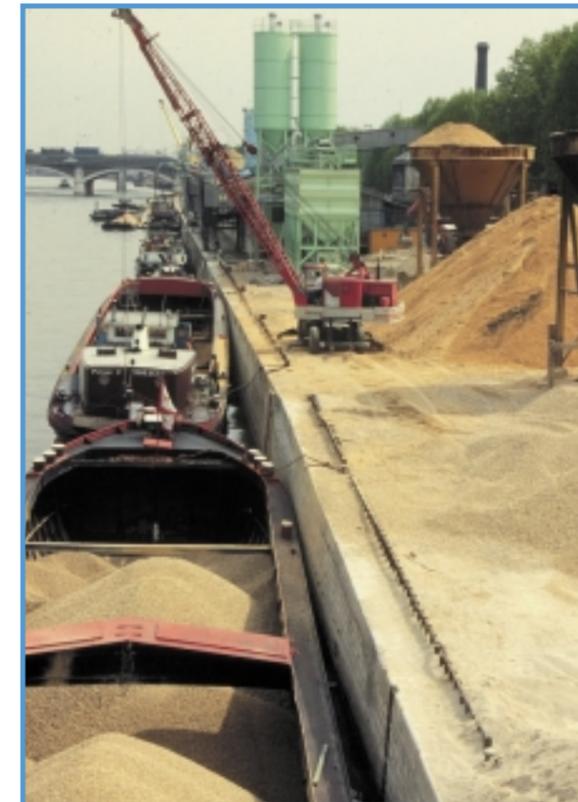
Mise en œuvre

Expérimentale	4
Partielle	3,7
Totale	1,2,5,6

Horizon temporel

Mise en œuvre pro.	4
Mise en œuvre imm.	1,2,3,5,6,7
Mise en œuvre 5 ans	
Effets à 5 ans	1, 2, 7
Effets à 10 ans	3,4,5,6

Développer le transport de marchandise sur le fer et la voie d'eau



Transport des marchandises par la voie d'eau

Source : DREIF/GUIHO



Transport combiné à Valenton

Source : DREIF/GOBRY



Réduire les impacts du transport de marchandises sur le trafic routier par un transit du fret en itinéraire de contournement

ECHELLE	ACTEURS INSTITUTIONNELS	AUTRES ACTEURS	CIBLES Motifs	Distance
Métropole	<input checked="" type="checkbox"/> Etat	<input checked="" type="checkbox"/> Les transporteurs	Domicile-Travail	<input checked="" type="checkbox"/> Longue
Bassin de vie	<input checked="" type="checkbox"/> Région		Scolaire	<input checked="" type="checkbox"/> Moyenne
Quartier	<input checked="" type="checkbox"/> STP		Professionnel	<input checked="" type="checkbox"/> Courte
	<input type="checkbox"/> Départements		Loisirs/Achats	
	<input type="checkbox"/> Paris		Tourisme	
	<input type="checkbox"/> Intercommunal			
	<input type="checkbox"/> Communes			

Rappel du Diagnostic

Le cœur de l'agglomération est fréquenté par des flux de transit routier alors que des itinéraires alternatifs existants ne sont pas utilisés à bon escient, soit par souci économique, soit par défaillance des informations fournies. Pour le réseau ferroviaire, l'absence d'itinéraires de contournement induit une concentration de trafic sur le réseau francilien.

Plan de Déplacements Urbains:

Il s'agit d'inciter à une plus forte utilisation d'itinéraires de contournement par les trafics routiers et ferroviaires de marchandises.

Actions à engager:

1 L'action porte sur un report plus systématique des flux en transit sur des itinéraires de contournement de l'Île-de-France qui sont, la plupart du temps, à l'extérieur de la Région. Elle devra prendre en compte les problèmes de sillons ferroviaires entre le transport de fret et le transport de voyageurs. Pour favoriser l'usage des réseaux, il convient d'améliorer l'information sur ces itinéraires par des campagnes de communication et des plans de jalonnements spécifiques marchandises et la mise en place d'un réseau d'information dynamique de type "bison futé marchandises", cela sans infrastructures nouvelles.

Prescription du PDU appliquée par les transporteurs

2 Il s'agira également de réorganiser les itinéraires nationaux et européens des trains de transit pour le fret ce qui implique de définir des itinéraires de contournement au niveau du bassin parisien.

Recommandation suivie par les transporteurs

3 Il faudra également inciter la SNCF et les ports maritimes à développer des services de contournement bimodaux du type fleuve-fer.

Recommandation suivie par les transporteurs

Catégories de mesures

Curatif	1
Préventif	2, 3

Clefs d'actions

Physique	
Tarifaire	
Info/Connaissance	1, 3
Réglementaire	2

Mise en œuvre

Expérimentale	3
Partielle	2
Totale	2

Horizon temporel

Mise en œuvre pro.	1, 2
Mise en œuvre imm.	1, 3
Mise en œuvre 5 ans	
Effets à 5 ans	1, 2
Effets à 10 ans	3

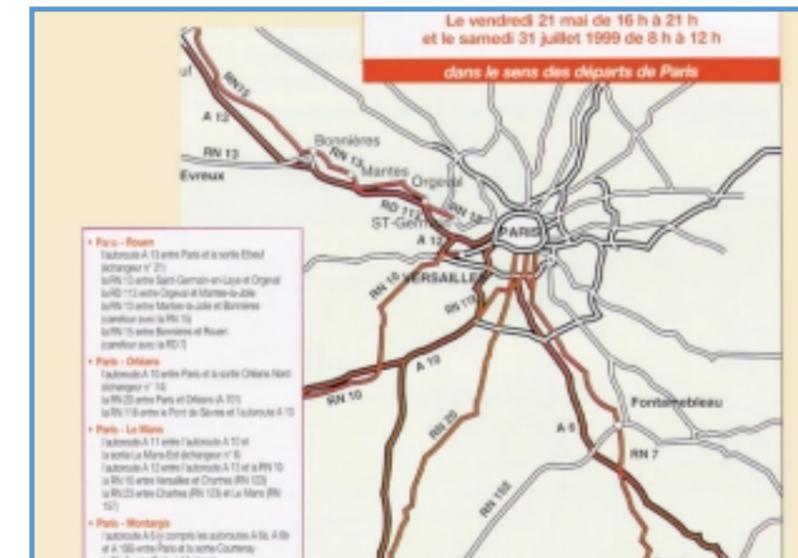


Transit de fret en itinéraire de contournement



Vue aérienne du triangle ferroviaire de Neuilly-sur-Marne

Source: DREIF/GOBRY



Un réseau d'information dynamique pour le fret pourrait s'inspirer du réseau Bison futé

Source: DREIF



Maitrise de la localisation des activités, des équipements des zones résidentielles (habitat, équipements commerciaux, grands équipements publics)

ECHELLE	ACTEURS INSTITUTIONNELS	AUTRES ACTEURS	CIBLES Motifs	Distance
Métropole	Etat	Aménageurs	Domicile-Travail	Longue
Bassin de vie	Région STP	Promoteurs	Scolaire	Moyenne
Quartier	Départements Paris Intercommunal Communes	Maîtres d'ouvrage d'équipements publics	Professionnel Loisirs/Achats Tourisme	Courte

Rappel du Diagnostic

La tendance au desserrement urbain contribue à l'usage croissant de l'automobile. Les décisions d'implantations de projets urbains de toute nature (habitat, équipement, commerce) ne tiennent pas toujours compte des aspects de desserte du projet. Ces décisions ont des conséquences sur le choix modal.

Plan de Déplacements Urbains :

La localisation des zones d'aménagement, des implantations commerciales et des grands équipements publics doit être subordonnée à des dispositions garantissant la cohérence entre la localisation d'un projet d'aménagement et sa desserte.

Actions à engager :

Les nouvelles infrastructures de transport et leurs interfaces font l'objet d'une étude urbaine approfondie afin d'être intégrées dans un projet urbain.

1 Les programmes urbains doivent être développés en articulation avec le développement des transports collectifs. Dans le cas de secteurs déjà urbanisés, il s'agit d'opérer une politique de reconquête et de restructuration urbaine appuyée sur une réflexion anticipant le projet de transport. Pour les secteurs non urbanisés, il faut lancer une étude urbaine préalable lors de la planification d'un transport collectif lourd (gare SNCF, station de métro, tramway...) pour optimiser l'implantation des gares et des pôles d'échanges. On prendra en compte les conséquences pour les personnes à mobilité réduite.

Prescription et Recommandation du PDU appliquées par les communes, les DDE, les transporteurs concernés et le STP

2 Il s'agit de compléter la procédure (autorisation en commission départementale des équipements commerciaux et agrément) par l'instauration d'une étude d'impact qui prenne en compte la fonction des déplacements et les conséquences de l'implantation sur les déplacements en véhicules particuliers. Tout dossier de création ou d'extension d'un équipement commercial, particulièrement si c'est un grand pôle générateur de trafic, devra prendre en compte les capacités d'accès par les transports collectifs, dans le cadre envisageable d'une réforme de l'urbanisme commercial.

Recommandation du PDU suivie par les DDE et les aménageurs, les communes, les promoteurs

3 Un guide méthodologique pour les études d'impact lors de l'implantation des grands équipements publics doit être réalisé.

Recommandation du PDU suivie par les DDE, les communes et les maîtres d'ouvrage d'équipement public

Catégories de mesures

Curatif	
Préventif	1, 2, 3

Clefs d'actions

Physique	
Tarifaire	
Info/Connaissance	
Réglementaire	1, 2, 3

Mise en œuvre

Expérimentale	
Partielle	
Totale	1, 2, 3

Horizon temporel

Mise en œuvre pro.	
Mise en œuvre imm.	1, 2, 3
Mise en œuvre 5 ans	

Effets à 5 ans	1, 2, 3
Effets à 10 ans	



Maitriser l'urbanisme



Une gestion harmonieuse de l'habitat et des activités

Source : DREIF/GOBRY



Multiplex à Bercy desservi par METEOR

Source : DREIF/GUIHO



Par une meilleure prise en compte des problématiques des déplacements lors de l'urbanisation

ECHELLE	ACTEURS INSTITUTIONNELS	AUTRES ACTEURS	CIBLES Motifs	Distance
Métropole	<input checked="" type="checkbox"/> Etat	<input checked="" type="checkbox"/>	Domicile-Travail	<input checked="" type="checkbox"/> Longue
Bassin de vie	<input checked="" type="checkbox"/> Région	<input checked="" type="checkbox"/>	Scolaire	<input checked="" type="checkbox"/> Moyenne
Quartier	<input checked="" type="checkbox"/> STP	<input checked="" type="checkbox"/>	Professionnel	<input checked="" type="checkbox"/> Courte
	<input type="checkbox"/> Départements	<input type="checkbox"/>	Loisirs/Achats	
	<input type="checkbox"/> Paris	<input type="checkbox"/>	Tourisme	
	<input type="checkbox"/> Intercommunal	<input type="checkbox"/>		
	<input type="checkbox"/> Communes	<input type="checkbox"/>		

Rappel du Diagnostic

On constate une dispersion spatiale des interventions financières et un manque de coordination urbanisme-transport. L'urbanisme doit relayer les objectifs du PDU et contribuer à diminuer le trafic automobile.

Plan de Déplacements Urbains :

Les documents d'urbanisme prennent en compte les orientations du PDU. Les nouvelles règles doivent être déclinées par chaque commune lors de l'élaboration des documents d'urbanisme.

Actions à engager :

1 Les comités locaux délimiteront les périmètres à l'intérieur desquels les conditions de desserte par les transports publics réguliers permettent de réduire ou de supprimer les obligations imposées par les plans d'occupation des sols en matière de réalisation d'aires de stationnement, notamment lors de la construction d'immeubles de bureaux, tout en prévoyant les places nécessaires aux déplacements professionnels et aux véhicules utilitaires.

Prescription du PDU suivie par l'Etat et les communes

2 Les rapports de présentation des documents d'urbanisme doivent s'accompagner d'un volet déplacements des voyageurs et des marchandises. Ce volet déplacements doit porter sur le volume et les modes. La mise en œuvre sera progressive au fur et à mesure de l'élaboration ou de la révision des documents d'urbanisme.

Recommandation du PDU suivie par les communes

3 Le rapport de présentation et le règlement des documents d'urbanisme devront, au regard de ce volet déplacement et des caractéristiques de desserte en transports collectifs, justifier les dispositions relatives à la reconstruction du tissu existant et à l'urbanisation de nouvelles zones. Notamment, toute disposition tendant à modifier la constructibilité des zones bien desservies par les transports collectifs devra rester exceptionnelle et être dûment motivée.

Recommandation du PDU suivie par les communes

Et pour aller plus loin :

4 L'attribution des aides de l'Etat à la construction de logements (prêt à taux zéro, financement de logements sociaux) devra mieux prendre en compte les problématiques des déplacements.

Orientation du PDU appliquée par l'Etat et les collectivités locales

Catégories de mesures	
Curatif	
Préventif	1 2 3 4
Clefs d'actions	
Physique	
Tarifaire	4
Info/Connaissance	
Réglementaire	1, 2, 3
Mise en œuvre	
Expérimentale	
Partielle	
Totale	1 2 3 4
Horizon temporel	
Mise en œuvre pro.	2
Mise en œuvre imm.	1
Mise en œuvre 5 ans	3, 4
Effets à 5 ans	
Effets à 10 ans	1 2 3 4



Maîtriser l'urbanisme



Source: DREIF/GOBRY

Le PDU : un outil pour concilier urbanisme et transport



Source: DREIF/GOBRY



Un aménagement et une insertion dans la ville des pôles d'échanges d'importance régionale

ECHELLE	ACTEURS INSTITUTIONNELS	AUTRES ACTEURS	CIBLES Motifs	Distance
Métropole	Etat	Les transporteurs	Domicile-Travail	Longue
Bassin de vie	Région STP	Les entreprises	Scolaire	Moyenne
Quartier	Départements Paris Intercommunal Communes		Loisirs/Achats Tourisme	Courte

Rappel du Diagnostic

Pour assurer la compétitivité des transports collectifs face aux véhicules particuliers, il convient de veiller à l'efficacité de la signalétique et à la commodité de l'accès des piétons et des cyclistes aux transports collectifs afin d'améliorer le rabattement de ces deux populations sur les gares et les stations. Cet impératif est fondamental pour les pôles d'échanges d'importance régionale. De plus, la convivialité de ces lieux d'échanges n'est pas toujours satisfaisante.

Plan de Déplacements Urbains:

Le PDU recommande de favoriser l'accès aux pôles d'échanges et établit des orientations pour développer la signalétique à proximité des gares et des stations.

Actions à engager:

Il conviendra d'élaborer en liaison avec les communes et les opérateurs un programme cohérent de traitement des pôles multimodaux.

Pour chacun de ces pôles, le traitement concernera :

1 Les cheminements piétons et deux roues dans la ville pour l'accès au pôle, y compris pour les personnes à mobilité réduite.

Recommandation du PDU suivie par le STP, les communes et les entreprises

2 Le stationnement deux roues : création de parcs sécurisés dans les gares les plus importantes. Un aménagement concomitant de pistes cyclables autour des gares est à prévoir, ainsi que des actions d'information.

Recommandation du PDU suivie par le STP, les communes et les entreprises

3 L'aménagement des conditions psychologiques et physiques de l'attente, la création des services dans le pôle, l'extension des heures de présence des personnels dans le pôle.

Prescription du PDU appliquée par le STP, les communes et les entreprises

4 Les éventuels points durs bus dans un périmètre restreint à définir autour des gares.

Recommandation du PDU suivie par le STP, les communes et les entreprises

5 L'accès et l'intégration des bus, des cars dans les pôles d'échanges et les gares routières.

Recommandation du PDU suivie par le STP, les communes et les entreprises

6 L'édition d'un plan de situation des pôles principaux environnants.

Recommandation du PDU suivie par le STP, les communes et les entreprises

7 En grande banlieue, les accès aux parcs relais et leurs jalonnements, y compris pour les personnes à mobilité réduite.

Recommandation du PDU suivie par le STP, les communes et les entreprises

8 Il conviendra d'imposer aux communes l'examen de l'usage des espaces publics autour des gares de manière à favoriser leur accessibilité par les modes de rabattement les plus pertinents selon les zones concernées.

Recommandation du PDU suivie par le STP, les communes et les entreprises

Afin de ne pas disperser les efforts du PDU, il convient de traiter complètement les pôles identifiés avec l'ensemble de ces actions.

Recommandations et prescriptions du PDU suivies et appliquées par le STP, les communes et les entreprises, les 8 actions devant être réalisées sur un même pôle.

Catégories de mesures

Curatif	4
Préventif	1235678

Clefs d'actions

Physique	1234
Tarifaire	
Info/Connaissance	2, 6, 7, 8
Réglementaire	5

Mise en œuvre

Expérimentale	
Partielle	12348
Totale	5, 6, 7

Horizon temporel

Mise en œuvre pro.	
Mise en œuvre imm.	12678
Mise en œuvre 5 ans	3, 4, 5

Effets à 5 ans	125678
Effets à 10 ans	3, 4



Maîtriser l'urbanisme



Source: DREIF/GUIHO

Une signalétique claire pour l'ensemble des transports collectifs



Source: DREIF/GOBRY

La station de RER Auber : un exemple de signalétique bien intégrée



Une bonne desserte des quartiers sensibles

ECHELLE	ACTEURS INSTITUTIONNELS	AUTRES ACTEURS	CIBLES Motifs	Distance
Métropole	Etat	Associations locales	Domicile-Travail	Longue
Bassin de vie	Région STP	Transporteurs	Scolaire	Moyenne
Quartier	Départements Paris Intercommunal Communes		Professionnel Loisirs/Achats Tourisme	Courte

Rappel du Diagnostic

La taille des quartiers très sensibles et leur localisation à l'écart des réseaux de transports collectifs lourds accroît leur enclavement. Les résultats de réhabilitation des grands ensembles, en particulier par de meilleures dessertes en transports collectifs dans le cadre de la politique de la ville, pour améliorer la qualité de la vie des habitants dans les quartiers les plus défavorisés, n'ont pas donné les résultats escomptés.

Plan de Déplacements Urbains:

Le redéploiement des transports collectifs des Zones Urbaines Sensibles (ZUS) peut contribuer à améliorer la qualité de vie des habitants. L'action présente certaines orientations pour mettre en place une bonne desserte en transports collectifs dans les ZUS les plus mal desservies.

Actions à engager:

1 Le développement des transports collectifs en zones urbaines sensibles (ZUS) doit être prioritaire dans les actions du PDU du fait de la part importante d'usagers captifs des transports collectifs dans ces quartiers. L'action vise une meilleure intégration des populations résidant dans les quartiers les plus difficiles. Cette action prioritaire pour le PDU vise la diminution de l'insécurité et de la violence urbaine. Elle nécessite d'apporter aux exploitants les moyens financiers, matériels et humains leur permettant d'améliorer la desserte des zones sensibles, tout en évitant de dégrader la qualité de service dans d'autres zones. La desserte de ces quartiers comporte le traitement de l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite.

Orientation du PDU appliquée par les transporteurs et dans le cadre des contrats de ville

2 L'action prévoit la lutte contre la fraude et la violence urbaine pour rétablir le lien entre la population et le service public dans l'optique d'une reconquête de ces territoires. Celle-ci s'accompagne d'une formation des hommes au contact des clientèles, de la refonte des lignes pour assurer une desserte fine et un maillage pertinent. Un programme préventif et informatif avec les principaux acteurs locaux devra être mis en place.

Orientation du PDU appliquée par les transporteurs et les communes

Catégories de mesures

Curatif	1, 2
Préventif	1, 2

Clefs d'actions

Physique	1, 2
Tarifaire	
Info/Connaissance	
Réglementaire	

Mise en œuvre

Expérimentale	
Partielle	
Totale	1, 2

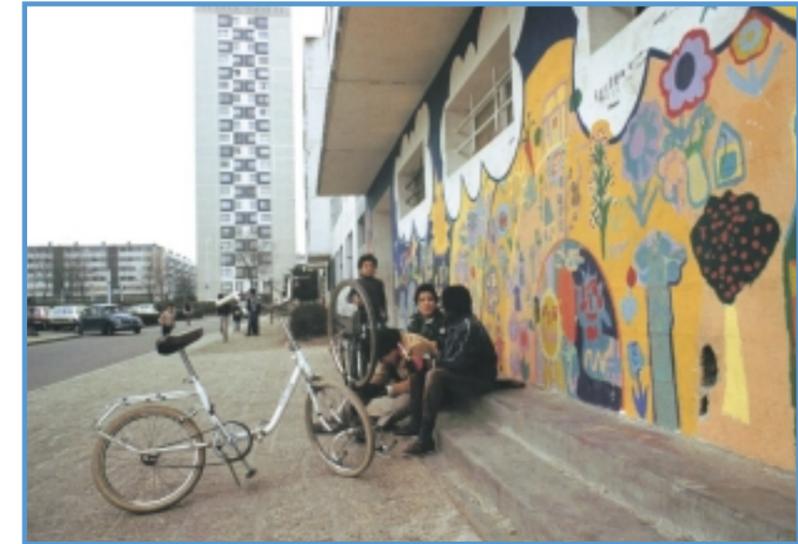
Horizon temporel

Mise en œuvre pro.	
Mise en œuvre imm.	1, 2
Mise en œuvre 5 ans	

Effets à 5 ans	
Effets à 10 ans	1, 2



Maîtriser l'urbanisme



Source: DREIF

Une bonne desserte des quartiers sensibles pour contribuer à améliorer leur qualité de vie



Source: DREIF



Favoriser le développement des véhicules à énergie alternative

ECHELLE	ACTEURS INSTITUTIONNELS	AUTRES ACTEURS	CIBLES Motifs	Distance
Métropole	Etat	Les sociétés de taxis	Domicile-Travail	Longue
Bassin de vie	Région STP		Scolaire	Moyenne
Quartier	Départements Paris Intercommunal Communes		Professionnel Loisirs/Achats Tourisme	Courte

Rappel du Diagnostic

Le développement des énergies alternatives est un outil fondamental pour assurer une politique de protection de l'environnement. Ces énergies alternatives doivent donc être d'une part développées et d'autre part encouragées.

Plan de Déplacements Urbains:

L'utilisation des véhicules GPL, GNV, électriques et aquazole sera encouragée et facilitée. De même l'usage de carburants améliorés par des dispositifs de post-traitement comme les filtres à particules sera encouragé.

Actions à engager:

1 Il conviendra d'étendre, aux exploitants de réseaux de bus et aux parcs des entreprises travaillant pour les collectivités, l'obligation faite à ces dernières d'intégrer lors du renouvellement de leur parc 20 % de véhicules à énergie alternative. Par ailleurs, il conviendra de rendre public le bilan annuel de l'évolution des flottes de l'Etat et des collectivités publiques en Ile-de-France, tenues par la loi sur l'air à un quota minimal d'achat de véhicules moins polluants.

Prescription du PDU mise en œuvre par l'Etat, les collectivités locales et les organismes publics (transporteurs, établissements publics)

2 Des moyens pour développer un réseau GPL ou GNV performant seront mis en œuvre afin de permettre l'utilisation de véhicules à énergie alternative sur toute l'agglomération francilienne. Ceci inclut le développement des stations de recharge pour les véhicules électriques (véhicules utilitaires légers, voitures, scooters).

Recommandation du PDU suivie par les professionnels

3 Devant l'importance du nombre de circulations générées par le traitement des ordures ménagères, un système par véhicules à énergie alternative devra être évalué préalablement à une éventuelle mise en œuvre.

Recommandation du PDU suivie par Paris et les responsables de la collecte des déchets

4 Les recherches largement entamées sur les véhicules légers et les divers modes de propulsion et de carburants devront être étendues aux véhicules utilitaires pour favoriser l'utilisation de carburants propres pour ce type de véhicules.

Orientation du PDU à destination des professionnels

5 Toujours dans l'optique de favoriser le recours aux véhicules utilitaires à énergie alternative, les mesures fiscales portant sur ce type de véhicules devront être analysées, tout comme les incitations financières mises en place.

Recommandation du PDU mise en œuvre par l'Etat

6 Les tarifs de stationnement public (voirie, souterrain) pour les véhicules à énergie alternative pourront être adaptés.

Recommandation du PDU mise en œuvre par l'Etat et les collectivités locales

Et pour aller plus loin:

7 Pour réduire la pollution de l'air, les caractéristiques des véhicules de taxis pourront être améliorées et l'utilisation du GPL généralisée.

Recommandation du PDU suivie par les sociétés de taxis

Catégories de mesures

Curatif	
Préventif	1234567

Clefs d'actions

Physique	2, 4
Tarifaire	
Info/Connaissance	
Réglementaire	13567

Mise en œuvre

Expérimentale	
Partielle	1, 2, 6, 7
Totale	3, 4, 5

Horizon temporel

Mise en œuvre pro.	
Mise en œuvre imm.	123567
Mise en œuvre 5 ans	4

Effets à 5 ans	12356
Effets à 10 ans	4, 7



Favoriser le développement des véhicules à énergie alternative



Autobus fonctionnant au GPL

Source: RATP/MARGUERITE



Parc de stationnement de véhicules électriques en location à Saint-Quentin-en-Yvelines

Source: DREIF/GOBRY



**Zone agglomérée :
vers une nouvelle
urbanité**





Conforter et développer l'existant à Paris

Du fait même de la densité de la population à l'intérieur de Paris et de la qualité du réseau de transport collectif (réseau ferré, métro, RER, réseau d'autobus maillé), le partage modal, pour les résidents, est meilleur à Paris que dans les départements de banlieue.

Véhicule de livraison en double file gênant la circulation du bus



Source: DREIF/GUIHO

Le principal problème reste le stationnement illicite qu'il faut impérativement endiguer. Cela permettrait non seulement de réduire les déplacements en voiture particulière, mais aussi de permettre un meilleur fonctionnement du réseau d'autobus, un plus grand confort pour les piétons et les cyclistes, et la réalisation des livraisons dans de meilleures conditions. L'opération Bus 2001 initiée par la ville de Paris et la RATP s'intégrera dans le réseau principal d'autobus. Le réseau devra être modifié pour, à l'instar des lignes de métro, permettre le franchissement du périphérique.

Le développement des itinéraires cyclables sera poursuivi. Enfin, le traitement des trottoirs et des traversées permettra d'améliorer le confort et la sécurité des piétons. Les itinéraires cyclables et les cheminements piétons entre Paris et les communes avoisinantes seront développés.

La requalification de l'espace public au profit des circulations douces et des transports collectifs est déjà largement engagée à Paris sur les grands axes: avenue d'Italie, boulevard des Maréchaux, avenue de Flandre par exemple. Elle doit se poursuivre afin d'offrir à l'ensemble des usagers de meilleures conditions de déplacements ce qui contribuera à une diminution de l'usage de la voiture particulière.

En outre, à l'intérieur du maillage des avenues et boulevards, les quartiers tranquilles permettent, par des aménagements de qualité pour les piétons, les cyclistes, le stationnement des résidents, de préserver la vie de quartier, en limitant la vitesse à 30 km/h. Cette politique sera poursuivie, de façon à créer une trame des circulations douces.

Les Champs-Élysées: l'exemple par excellence d'un espace piéton de qualité



Source: DREIF/GOBRY

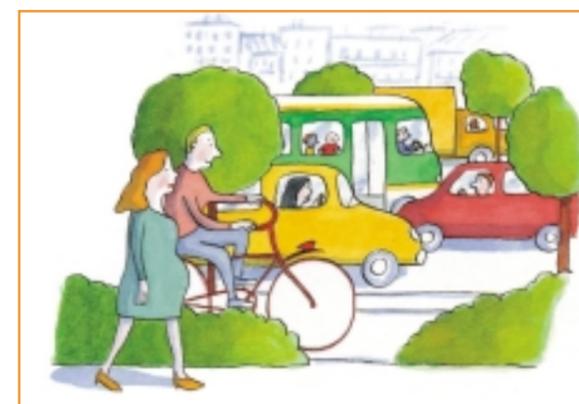


Zone agglomérée : vers une nouvelle urbanité

La dualisation sociale et territoriale qui se développe se traduit par une dichotomie de plus en plus importante entre le centre de l'agglomération desservi par le métro, bénéficiant ainsi d'un système de transport collectif permettant aux habitants d'accéder à toutes les aménités de la ville, et au-delà, une ville éclatée dans la partie, pourtant agglomérée et dense, de banlieue. La mixité des populations et des fonctions y existe de moins en moins, et le système de déplacements ne permet pas de bénéficier des potentialités existantes.

Le PDU suggère donc, dans cet espace, de "reconstruire la ville sur la ville", c'est-à-dire d'imaginer une nouvelle urbanité, qui redonne l'envie aux habitants d'y vivre, de s'y déplacer, d'y consommer et ce, sans que le recours à la voiture ne soit vécu, dans l'esprit de ses habitants, comme une nécessité. Une attention particulière sera portée aux sites stratégiques de redéveloppement économique et urbain (comme Seine-Amont et la Plaine-Saint-Denis).

Des avenues et des rues mieux aménagées pour que chacun y trouve sa place



Source: DREIF - Conception: EDDP

Les principaux réseaux routiers structurés et hiérarchisés...

Il apparaît tout d'abord nécessaire de hiérarchiser les réseaux et de définir un réseau principal structurant. Cela suppose que les différents maîtres d'ouvrage et gestionnaires conçoivent une approche globale de l'espace public. Car il s'agit bien de donner une dimension urbaine au réseau principal de voirie. Pour cela, **il faut privilégier l'espace public non dédié à la voiture particulière**, c'est-à-dire les trottoirs, les pistes cyclables et les aménagements bus. Parallèlement, il convient de procéder au retraitement de l'espace réservé à la circulation en prenant en compte la pratique de la ville. L'utilisation de revêtements acoustiques doit permettre de **diminuer les nuisances** sonores et la mise en place d'aménagements **favoriser une meilleure sécurité**.

... pour accueillir des lignes de bus à même d'irriguer l'ensemble de ce territoire

La mise en place d'un réseau principal d'autobus, comprenant des parcours en "rocade" (Banlieue-Banlieue) en complément du réseau ferré métro-RER et des lignes radiales (Banlieue-Paris) permettra de structurer la partie agglomérée dense et d'y constituer **l'armature d'un réseau de transports collectifs plus efficace**. Pour qu'ils se posent en alternative crédible à l'automobile, les transports collectifs doivent bénéficier d'une meilleure inscription spatiale. Elle pourra se décliner sous de multiples formes: aménagements physiques de la voirie avec des couloirs de circulation réservés, dispositifs de protection contre le stationnement, réorganisation des carrefours qui seront équipés de feux ou de systèmes de priorité favorisant la progression des bus, accès facilités vers les arrêts...



Cela passe aussi par l'amélioration de l'accessibilité aux pôles de transport collectif pour tous les types d'utilisateurs (vélo, personnes à mobilité réduite, deux roues, bus, automobiles) et en traitant l'attente (présence humaine).

Des bus plus fréquents et plus rapides



Source: DREIF - Conception: EDDP

Parallèlement, des actions visant à améliorer la qualité de service seront engagées: maintien de la circulation des bus en soirée et le week-end, fréquences revues et adaptées à la fois en heures de pointe et en heures creuses, meilleure accessibilité pour les personnes à mobilité réduite. La gestion dynamique des véhicules complètera et renforcera ces mesures. Elle rendra possible la régulation efficace de leur circulation et l'information en temps réel des usagers. Cette amélioration de l'efficacité des transports collectifs rejaillira sur leur image

Des pistes cyclables pour rouler d'un bout de la ville à l'autre



Source: DREIF - Conception: EDDP

contribuant à les rendre plus attractifs, y compris aux yeux de ceux qui n'y ont pas recours aujourd'hui.

... et des itinéraires complets dédiés à la circulation des vélos.

Un réseau principal jalonné et dédié à la circulation des vélos sera défini de façon à relier de façon cohérente gares, grands équipements publics et commerciaux. Il devra mailler la zone dense, en assurant la continuité des itinéraires, mais aussi garantir une sécurité optimale par des aménagements spécifiques permettant au vélo de devenir un mode de déplacement à part entière.

Des boulevards urbains assurant une bonne insertion dans la ville des principaux axes de circulation...

Pour compléter cette structuration et favoriser judicieusement les modes alternatifs, il faut aussi revaloriser le tissu urbain. Pour cet objectif, le PDU préconise de procéder à une **requalification** des principaux axes de circulation, qui doivent devenir de véritables boulevards urbains. Il s'agit d'y créer de véritables espaces publics cohérents et immédiatement repérables. Lorsque c'est possible, transformer les axes en voies urbaines agréables à vivre. Les aménagements de ces boulevards urbains (proportions, sols, plantations, mobiliers et systèmes d'éclairage...) permettent par leur diversité et leur qualité de reprendre à l'automobile la place excessive qu'elle a pu avoir et de transformer ces axes routiers en voies urbaines agréables à vivre.

...intégrant l'ensemble des modes de transport.

Le partage de la voirie doit être repensé et le boulevard urbain doit accueillir et intégrer les activités et l'ensemble des modes de déplacements: voitures particulières, transports collectifs, vélos, piétons et deux-roues à moteur. Ce partage de l'espace doit faciliter et donc promouvoir le recours aux transports collectifs et aux modes doux, développer



sa fonction d'échange et d'irrigation du tissu urbain environnant, les effets de coupure étant éliminés. Ainsi, le tissu urbain environnant pourra faire l'objet d'un processus de valorisation et de mutation à long terme permettant de renforcer l'impact du boulevard urbain. Enfin, cette requalification passe aussi par la mise en œuvre de nouvelles politiques de stationnement favorisant un partage optimisé de l'espace public et sanctionnant ceux qui ne le respecteraient pas. Afin d'être facilement compréhensibles par les usagers, ces politiques doivent être harmonisées entre les communes.

Les principaux pôles d'échanges seront améliorés dans le cadre d'un programme cohérent prescrit par le PDU qui traite l'intégralité des actions en partant de l'abord et des cheminements pour tous les types d'utilisateurs (piétons, personnes à mobilité réduite, deux roues, bus ou autocars, véhicules particuliers), le stationnement des véhicules jusqu'à l'accès aux quais et la prise en compte de l'attente. Les comités de pôles sont chargés d'élaborer les projets correspondants.

Transport fluvial sur le quai Javel



Source: DREIF/GAUTHIER

Toutes ces mesures devront permettre d'accompagner les mutations urbaines et une densification raisonnable des secteurs déjà urbanisés et bien desservis. Dans cette partie de l'agglomération, **le développement de l'urbanité** s'appuiera sur

quelques principes fondamentaux: une continuité urbaine maintenue et favorisée, une densité minimale économe en déplacements automobiles et compatible avec l'environnement, garante de la beauté de la ville et de sa qualité paysagère par son

Un cas d'arrêt illicite



Source: DREIF/GAUTHIER

organisation maîtrisée, une bonne lisibilité des trames de rues et des espaces publics, soulignée par une insertion intelligente des transports dans le paysage.

Les problèmes liés au transport de marchandises mieux pris en compte...

Parce qu'il constitue un élément essentiel de la dynamique économique des centres, mais qu'il est en même temps de plus en plus ressenti comme une nuisance, le transport des marchandises mérite d'être abordé avec discernement.

à travers une harmonisation des réglementations des livraisons...

Les actions prescrites par le PDU porteront tout d'abord sur les livraisons dont les réglementations seront révisées à l'instar de ce qui a été fait pour Paris intra-muros tant en termes d'horaires, afin de limiter les livraisons aux heures de pointe, qu'en termes de gabarits et de tonnages. Les réglementations municipales concernant le transport de marchandises seront progressivement harmonisées par



concertation entre les collectivités locales, les préfetures et les différents acteurs de ce secteur d'activité.

Pour une meilleure intégration des marchandises dans l'environnement urbain, le PDU suggère aux communes d'utiliser les documents d'urbanisme dont elles disposent, en particulier le plan local d'urbanisme instauré par la loi Solidarité et Renouvellement Urbain. Cet outil réglementaire leur ouvre la possibilité de transférer les aires de stationnement pour livraisons en dehors de la voirie. Pour celles qui ne peuvent être réalisées ailleurs que sur les axes de circulation, un traitement approprié des emplacements "réservés" doit contribuer à limiter les nuisances que l'arrêt des véhicules de livraison induit actuellement. Dans le même esprit, un système de "magasins de quartier" conciliant les intérêts de tous les acteurs de la chaîne logistique sera étudié en associant les acteurs de terrain, chargeurs industriels, commerçants, artisans et transporteurs, les chambres consulaires, ainsi que les communes qui cherchent à mettre en cohérence leurs objectifs respectifs.

et la définition d'une nouvelle logistique urbaine

La mise en place de cette nouvelle logistique urbaine devra se traduire par une réduction des nuisances, liées notamment à l'accroissement du trafic des poids lourds. Elle s'appuiera donc en premier lieu sur les infrastructures et plates-formes logistiques existantes, en particulier celles desservies par le fer et l'eau. En cas de nécessité, elles pourront être confortées ou redynamisées, et devenir des plates-formes intermodales. Par la suite, de nouvelles implantations de plates-formes complétant le réseau d'acheminement des marchandises de cette zone dense peuvent être envisagées. Ces futurs développements nécessiteront cependant une réflexion concertée afin d'assurer la plus grande cohérence possible avec l'infrastructure existante et la meilleure intégration possible dans l'environnement.



Zone agglomérée : vers une nouvelle urbanité

Reconstruire la ville sur la ville92
Le réseau principal d'autobus92
Structurer le réseau principal par l'organisation des avenues et des boulevards94
Créer un réseau vélos96
Les marchandises en ville98
Harmoniser la réglementation des livraisons98
Maintenir et moderniser les plates-formes logistiques en zones denses	100
Diminuer l'impact des marchandises par la mise en place progressive d'un réseau de "magasins de quartier" et organiser les livraisons	102



Le réseau principal d'autobus

ECHELLE	ACTEURS INSTITUTIONNELS	AUTRES ACTEURS	CIBLES Motifs	Distance
Métropole	Etat	Les Transporteurs	Domicile-Travail	Longue
Bassin de vie	Région STP		Scolaire	Moyenne
Quartier	Départements Paris Intercommunal Communes		Professionnel Loisirs/Achats Tourisme	Courte

Rappel du Diagnostic

Le partage de la voirie ainsi que les systèmes de régulation de la circulation des autobus sont des éléments fondamentaux pour assurer la régularité de ce mode de transport. Les véhicules de transports collectifs et les équipements dynamiques de voirie ne sont pas toujours capables de s'échanger les informations pour gérer au mieux la vitesse et la régularité des autobus. Enfin, la circulation des autobus est trop souvent gênée par des véhicules stationnant de manière illicite.

Plan de Déplacements Urbains:

Le PDU établit un réseau principal d'autobus à Paris et dans la partie agglomérée dense, en complément du réseau ferré et du réseau navigable. Ces lignes font l'objet d'un traitement complet en termes de vitesse, de régularité, de fréquence aux heures de pointe et aux heures creuses, d'amplitude de service, d'accessibilité (respect des normes pour les personnes à mobilité réduite) et de confort. En dehors de Paris, un comité est mis en place pour chacune de ces lignes pour lesquelles les aménagements sur les voiries empruntées font l'objet de prescriptions. Il établit aussi des recommandations sur la cohérence des politiques de stationnement, notamment celles liées au partage de la voirie. La mise en place du réseau principal d'autobus vise à un saut qualitatif des lignes concernées par rapport à l'existant sans diminution du niveau de service sur les autres lignes.

Actions à engager:

1 Il faut prévoir des aménagements de la voirie (portions de couloirs réservés aux sites propres, repositionnements de points d'arrêts, protections anti-stationnement dans des endroits stratégiques, modifications ou créations d'îlots, marquages au sol, réorganisation de carrefours...) permettant de résorber les principaux points durs de ce réseau principal. Ces lignes devront accueillir les handicapés et les personnes avec poussette.

Prescription du PDU suivie par les Conseils Généraux et les communes

2 Il s'agit d'offrir pour ces lignes du réseau principal un niveau de service élevé basé sur une amplitude élargie le soir, des fréquences suffisantes pour le confort aux heures de pointe, une fréquence minimale de dix minutes aux heures creuses de la journée, une fréquence de quinze minutes aux autres heures creuses et une offre continue le week end.

Prescription du PDU appliquée par le STP et les transporteurs

3 En accompagnement des aménagements de voirie, il conviendra de développer la gestion dynamique par la mise en place de systèmes permettant de suivre précisément et en temps réel la position de ces bus depuis le poste central d'exploitation de ceux-ci. Les différentes possibilités d'interfaçages entre ces systèmes d'une part et les postes centraux de régulation du trafic routier d'autre part seront développées pour assurer la priorisation des autobus aux feux ainsi que la coordination des passages aux gares.

Prescriptions du PDU appliquées par l'Etat, les Conseils Généraux, le STP et les transporteurs

4 Des actions de communication permettront de sensibiliser les automobilistes sur la gêne qu'ils occasionnent lors d'un stationnement illicite ou un arrêt de livraison sur un couloir bus et dans les voies étroites où circulent les bus. Elles seront alors complétées par une répression accrue.

Prescription du PDU à destination des Préfectures de Police et des communes

5 Ces lignes seront certifiées dans les cinq ans.

Orientation du PDU à destination du STP et des transporteurs

Et pour aller plus loin:

6 Il conviendra d'aménager les points durs bus des autres lignes.

Orientation du PDU à destination des Conseil Généraux et des communes

7 La gestion dynamique des autobus pourra être étendue à tout le réseau.

Catégories de mesures

Curatif	1
Préventif	234567

Clefs d'actions

Physique	1, 3
Tarifaire	
Info/Connaissance	45
Réglementaire	267

Mise en œuvre

Expérimentale	
Partielle	3
Totale	124567

Horizon temporel

Mise en œuvre pro.	
Mise en œuvre imm.	2
Mise en œuvre 5 ans	134567

Effets à 5 ans	1234567
Effets à 10 ans	



Un réseau principal d'autobus cohérent



Bus en site propre à Vitry sur Seine

Source: DREIF/GOBRY



Bus en circulation à Choisy-le-Roi

Source: DREIF/GUIHO



Structurer le réseau principal par l'organisation des avenues et des boulevards

ECHELLE	ACTEURS INSTITUTIONNELS	AUTRES ACTEURS	CIBLES Motifs	Distance
Métropole	Etat	Les Transporteurs	Domicile-Travail	Longue
Bassin de vie	Région STP		Scolaire	Moyenne
Quartier	Départements Paris Intercommunal Communes		Professionnel Loisirs/Achats Tourisme	Courte

Rappel du Diagnostic

Sur les voies urbaines majeures de l'agglomération dense (hors voies rapides au profil routier dominant), le partage de l'espace public est encore trop souvent perçu comme une redistribution concurrente et séparée entre les différents modes de déplacement, alors que ce partage doit être pensé comme l'aboutissement d'une approche unifiée des modalités de circulation et d'une vision globale de l'aménagement architectural et paysager de l'espace public intégré dans un ensemble structurant d'avenues et de boulevards urbains.

Plan de Déplacements Urbains:

Le PDU propose, en partenariat avec les collectivités locales et les transporteurs, des recommandations afin de promouvoir une approche intégrée des voies et de l'espace public du réseau principal combinant les fonctions, les usages et les modes de déplacement. En fonction des capacités physiques de la voie (route nationale, route départementale), l'emprise dédiée à la circulation automobile sera limitée au profit d'un élargissement des trottoirs, de la définition d'un espace pour les transports collectifs, de plantations d'alignement et éventuellement de pistes cyclables. Un soin extrême sera porté aux matériaux employés et au mobilier urbain. Les carrefours seront aménagés en places urbaines et les continuités transversales seront favorisées.

Actions à engager:

1 Concomitamment à la requalification de ces voiries, les collectivités locales pourront étudier les possibilités de valorisation et de mutation à plus long terme du tissu environnant dans sa profondeur : continuité urbaine et articulation des quartiers, travail sur des espaces de discontinuité, des friches et délaissés, articulation des espaces publics, organisation de trames vertes, etc. en s'appuyant sur l'armature urbaine constituée par ces avenues et boulevards.

Recommandations du PDU mises en œuvre par les collectivités locales

2 Un guide méthodologique spécifiquement adapté au PDU et destiné aux maîtres d'ouvrages et aux maîtres d'œuvre de l'aménagement d'une traversée d'agglomération sera élaboré.

Recommandations du PDU mises en œuvre par l'Etat et les collectivités locales

Catégories de mesures

Curatif	
Préventif	1, 2

Clefs d'actions

Physique	
Tarifaire	
Info/Connaissance	2
Réglementaire	1

Mise en œuvre

Expérimentale	
Partielle	1
Totale	2

Horizon temporel

Mise en œuvre pro.	
Mise en œuvre imm.	2
Mise en œuvre 5 ans	1

Effets à 5 ans	
Effets à 10 ans	1, 2



Promouvoir une approche globale de l'espace public



Source: DREIF/GAUTHIER

Conception selon le PDU

Les voies urbaines doivent intégrer les autres modes de déplacement de façon plus lisible



Source: DREIF/GAUTHIER

Conception sans PDU



Créer un réseau vélos

ECHELLE	ACTEURS INSTITUTIONNELS	AUTRES ACTEURS	CIBLES Motifs	Distance
Métropole	<input checked="" type="checkbox"/> Etat	<input checked="" type="checkbox"/>	Domicile-Travail	Longue <input checked="" type="checkbox"/>
Bassin de vie	<input checked="" type="checkbox"/> Région	<input checked="" type="checkbox"/>	Scolaire	Moyenne <input checked="" type="checkbox"/>
Quartier	<input checked="" type="checkbox"/> STP	<input checked="" type="checkbox"/>	Professionnel	Courte <input checked="" type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/> Départements	<input type="checkbox"/>	Loisirs/Achats	
	<input type="checkbox"/> Paris	<input type="checkbox"/>	Tourisme	
	<input type="checkbox"/> Intercommunal	<input type="checkbox"/>		
	<input type="checkbox"/> Communes	<input type="checkbox"/>		

Rappel du Diagnostic

Les vélos dans la ville pour des motifs autres que loisirs commencent leur reconquête après une quasi disparition. Les aménagements cyclables souffrent cependant encore de manque de continuité en termes d'itinéraires.

Plan de Déplacements Urbains :

Le PDU préconise la mise en place d'un réseau principal vélos permettant d'assurer dans la zone dense des déplacements vélos protégés. Ce réseau sera hiérarchisé pour distinguer le réseau principal vélo de la région et les liaisons d'intérêt plus local.

Actions à engager :

1 Il conviendra de mettre en place dans la zone agglomérée un maillage continu d'itinéraires vélos. Ce maillage sera composé d'une part d'un réseau principal, destiné à relier les principaux bassins de vie, et d'autre part de liaisons internes à ces bassins de vie. L'ensemble de ces deux catégories de réseau devra être conçu de façon coordonnée, en prenant en compte tous les types de déplacements, et devra permettre d'accéder aux principaux équipements, dont les pôles du PDU. Les PLU et dossiers de ZAC devront prévoir les réservations nécessaires à la réalisation des liaisons manquantes.

Prescription du PDU suivie par la Région, les gestionnaires de voirie, les communes et les aménageurs

2 Les itinéraires vélos ainsi définis devront être "sans détour", continus et faire l'objet de traitements spécifiques de façon à assurer une sécurité et un confort satisfaisants des déplacements à bicyclette. Pour leur réalisation, on fera en particulier appel aux dispositions de l'article 20 de la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie.

Prescription du PDU suivie par les gestionnaires de voirie et des autres espaces utilisables pour la réalisation des itinéraires cyclables (parcs, domaines forestiers, domaine fluvial...)

3 Des opérations de promotion devront être prévues pour soutenir le développement de l'utilisation du réseau principal vélos et le respect des deux roues.

Recommandation du PDU suivie par la Région, les départements et les communes

Catégories de mesures

Curatif	
Préventif	1, 2, 3

Clefs d'actions

Physique	1, 2
Tarifaire	
Info/Connaissance	3
Réglementaire	

Mise en œuvre

Expérimentale	
Partielle	
Totale	1, 2, 3

Horizon temporel

Mise en œuvre pro.	1, 2, 3
Mise en œuvre imm.	
Mise en œuvre 5 ans	

Effets à 5 ans	1, 2, 3
Effets à 10 ans	



Créer un réseau vélos



Bande cyclable à Issy-les-Moulineaux

Source: DREIF/GOBRY



Agents de police en vélo

Source: DREIF/GAUTHIER



Harmoniser la réglementation des livraisons

ECHELLE	ACTEURS INSTITUTIONNELS	AUTRES ACTEURS	CIBLES Motifs	Distance
Métropole	<input checked="" type="checkbox"/> Etat	<input checked="" type="checkbox"/> Les transporteurs	<input type="checkbox"/> Domicile-Travail	<input type="checkbox"/> Longue
Bassin de vie	<input checked="" type="checkbox"/> Région	<input type="checkbox"/> Les réceptionnaires	<input checked="" type="checkbox"/> Scolaire	<input checked="" type="checkbox"/> Moyenne
Quartier	<input checked="" type="checkbox"/> STP		<input type="checkbox"/> Professionnel	<input type="checkbox"/> Courte
	<input type="checkbox"/> Départements		<input type="checkbox"/> Loisirs/Achats	
	<input type="checkbox"/> Paris		<input type="checkbox"/> Tourisme	
	<input type="checkbox"/> Intercommunal			
	<input type="checkbox"/> Communes			

Rappel du Diagnostic

Les réglementations en matière de circulation et stationnement des véhicules de livraisons oscillent entre liberté complète et interdiction totale et tendent à multiplier les unités et à allonger les parcours, d'où des conséquences pénalisantes pour l'environnement. De plus, la fragmentation de ces réglementations aboutit à des règles hétérogènes préjudiciables à une organisation rationnelle sur le plan économique.

Plan de Déplacements Urbains:

Le PDU définit les principes généraux pour réviser le régime des livraisons : heures des livraisons et des enlèvements, tonnages, gabarits. Cette prescription, appliquée dans un premier temps dans la capitale depuis le 6/09/99, devra être étendue aux 22 communes limitrophes, et ensuite aux autres communes.

Cette révision sera une des tâches prioritaires de l'instance de concertation sur le transport de marchandises.

Actions à engager:

1 Les réglementations municipales actuelles en matière de livraison et d'enlèvement diffèrent selon les communes. Il est nécessaire d'homogénéiser les plages horaires autorisées pour les livraisons. Les livraisons aux heures de pointe du matin et du soir pourront être limitées comme cela a été fait à Paris (Arrêté préfectoral du 17 mai 1999 applicable le 6 septembre 1999).

Prescription du PDU appliquée par les communes et les transporteurs

2 La révision du régime des livraisons et des enlèvements de marchandises devra également permettre d'harmoniser les tonnages et les gabarits pris en compte dans ces réglementations.

Prescription du PDU appliquée par les communes et les transporteurs

3 La révision du régime des livraisons et des enlèvements de marchandises devra également permettre d'harmoniser les règles afférentes à la circulation des poids lourds en cherchant à réduire le nombre d'unités nécessaires pour effectuer les livraisons et les enlèvements.

Recommandation du PDU suivie par les communes et les transporteurs

Catégories de mesures

Curatif	1, 2
Préventif	3

Clefs d'actions

Physique	
Tarifaire	
Info/Connaissance	1, 2
Réglementaire	3

Mise en œuvre

Expérimentale	
Partielle	
Totale	1, 2, 3

Horizon temporel

Mise en œuvre pro.	
Mise en œuvre imm.	1, 2, 3
Mise en œuvre 5 ans	

Effets à 5 ans	1, 2, 3
Effets à 10 ans	



Harmoniser la réglementation des livraisons...



Source: DREIF/GOBRY

Deux cas d'arrêts illicites lors de livraisons



Source: DREIF/GUIHO



Maintenir et moderniser les plates-formes logistiques en zones denses

ECHELLE	ACTEURS INSTITUTIONNELS	AUTRES ACTEURS	CIBLES Motifs	Distance
Métropole	Etat	Les transporteurs	Domicile-Travail	Longue
Bassin de vie	Région STP	Aménageurs	Scolaire	Moyenne
Quartier	Départements Paris Intercommunal Communes	Opérateurs logistiques	Professionnel Loisirs/Achats Tourisme	Courte

Rappel du Diagnostic

La répartition géographique des plates-formes dans l'agglomération n'est pas en harmonie avec les bassins de population et les activités économiques, ce qui génère des parcours parasites, allonge les distances et multiplie les nuisances par un accroissement de la circulation automobile. Il importe donc de conforter et compléter ce réseau en zone urbaine dense.

Plan de Déplacements Urbains :

Le PDU définit les principes favorisant le maintien ou l'implantation des plates-formes logistiques en zone dense. Ce maintien doit se faire en prenant en compte les difficultés d'intégration, d'environnement et de nuisances subies par les riverains. Il est nécessaire d'étudier les sites les plus appropriés au maintien et au développement de telles structures.

Actions à engager :

1 L'action vise à maintenir et conforter les plates-formes logistiques existantes et desservies par le fer ou l'eau en zone urbaine dense afin de constituer un réseau cohérent d'acheminement des marchandises en essayant de contrer leur rejet en périphérie de Paris sous la seule pression foncière. Ce rejet s'applique aussi bien aux gares ferroviaires de fret reconverties en zones commerciales ou d'habitat, qu'aux ports linéaires fluviaux. L'action s'accompagne d'une action commerciale de la SNCF en faveur des clients embranchés. L'instauration d'une fiscalité "durable" incitatrice pourra être envisagée.

Recommandation du PDU suivie par les transporteurs et les aménageurs

Et pour aller plus loin :

2 L'absence d'une véritable logistique urbaine utilisant le maillon ferroviaire induit un monopole routier pour les approvisionnements parisiens à l'origine d'une sur-occupation des voies routières et d'une multiplication du nombre de kilomètres parcourus par les poids lourds. L'action vise à la mise en place d'un réseau de plates-formes de logistique urbaine : la nécessité de fonctionnement en réseau de ces plates-formes conduit à étudier la réutilisation des infrastructures existantes désaffectées (en particulier les anciennes gares et les sites disposant d'embranchement fer particulier).

Recommandation du PDU suivie par les transporteurs et les aménageurs

3 L'action vise à dresser un inventaire des sites pouvant accueillir en zone urbaine dense une plate-forme de logistique urbaine. Ces sites doivent répondre à de nombreux critères comme leur localisation à l'intérieur de l'A 86 ou leur proximité des principaux aéroports une desserte possible par fer et/ou voie d'eau et un environnement urbain pouvant accueillir un tel projet (coût pour compenser les nuisances). Pour chaque site retenu, une étude de faisabilité technique permettra de confirmer sa réhabilitation en zone de logistique urbaine.

Recommandation du PDU suivie par les transporteurs et les aménageurs

Catégories de mesures

Curatif	123
Préventif	

Clefs d'actions

Physique	
Tarifaire	
Info/Connaissance	2, 3
Réglementaire	1

Mise en œuvre

Expérimentale	
Partielle	
Totale	1, 2, 3

Horizon temporel

Mise en œuvre pro.	1, 3
Mise en œuvre imm.	2
Mise en œuvre 5 ans	

Effets à 5 ans	
Effets à 10 ans	123



Maintenir et moderniser les plates-formes logistiques en zones denses



Gare de fret à Bercy

Source: DREIF/GUIHO



Activités portuaires sur le quai Javel

Source: DREIF/GAUTHIER



Diminuer l'impact des marchandises par la mise en place progressive d'un réseau de "magasins de quartier" et organiser les livraisons

ECHELLE	ACTEURS INSTITUTIONNELS	AUTRES ACTEURS	CIBLES Motifs	Distance
Métropole	<input type="checkbox"/> Etat	<input checked="" type="checkbox"/> Les transporteurs	<input type="checkbox"/> Domicile-Travail	<input type="checkbox"/> Longue
Bassin de vie	<input type="checkbox"/> Région	<input type="checkbox"/> Les commerçants et les opérateurs de logistique	<input type="checkbox"/> Scolaire	<input type="checkbox"/> Moyenne
Quartier	<input checked="" type="checkbox"/> Départements		<input type="checkbox"/> Professionnel	<input type="checkbox"/> Courte
	<input type="checkbox"/> Paris		<input type="checkbox"/> Loisirs/Achats	
	<input type="checkbox"/> Intercommunal		<input type="checkbox"/> Tourisme	
	<input type="checkbox"/> Communes			

Rappel du Diagnostic

La vie de la cité est fortement perturbée par les livraisons (stationnement au milieu de la chaussée, nombre important de tournées et de flottes). Ces dysfonctionnements ont de nombreuses causes : étroitesse des voies, rigidité des places, stationnement illicite sur les aires réservées à la livraison, commodités personnelles des commerçants destinataires, multiples présentations auxquelles sont parfois contraints les transporteurs, difficultés d'accès au domicile des particuliers.

Plan de Déplacements Urbains :

Le PDU recommande la mise en place de "magasins de quartier", fruit d'un partenariat entre les communes, la Chambre de Commerce et d'Industrie, les commerçants et les transporteurs. Il propose une meilleure utilisation des documents de planification que les communes ont à leur disposition.

Actions à engager :

1 L'action propose la mise en place d'un système de "magasins de quartier" de proximité en partenariat étroit avec la profession des transporteurs. Ces magasins pourraient faire l'objet d'une gestion commune entre opérateurs privés (transporteurs, professionnels de la logistique), les communes franciliennes et les CCI.

Orientation du PDU à destination des communes, des commerçants et des opérateurs de logistique

2 L'action propose au travers des documents d'urbanisme de mieux intégrer les marchandises dans leur environnement urbain immédiat en organisant mieux les livraisons. Trop peu de communes utilisent leurs documents d'urbanisme pour inciter les livraisons à se faire hors voirie dès que les flux deviennent trop importants.

Orientation du PDU à destination des communes

3 Un traitement plus offensif et plus approprié des emplacements pour livraisons sur voirie devra être mis en place, basé sur un ensemble d'actions combinant information, prévention et répression le cas échéant.

Prescription du PDU à destination de l'Etat et des communes

Catégories de mesures

Curatif	
Préventif	1, 2, 3

Clefs d'actions

Physique	
Tarifaire	
Info/Connaissance	
Réglementaire	1, 2, 3

Mise en œuvre

Expérimentale	1
Partielle	
Totale	2, 3

Horizon temporel

Mise en œuvre pro.	1
Mise en œuvre imm.	2, 3
Mise en œuvre 5 ans	

Effets à 5 ans	3
Effets à 10 ans	1, 2



Diminuer l'impact des marchandises par la mise en place progressive d'un réseau de "magasins de quartier"



Source : DREIF/GUIHO

Véhicule de livraison arrêté en double file gênant la circulation du bus



Source : DREIF/GAUTHIER

Le Sentier : un quartier où l'arrêt livraison est problématique



**Plus de centralité
au-delà de la zone
agglomérée dense**

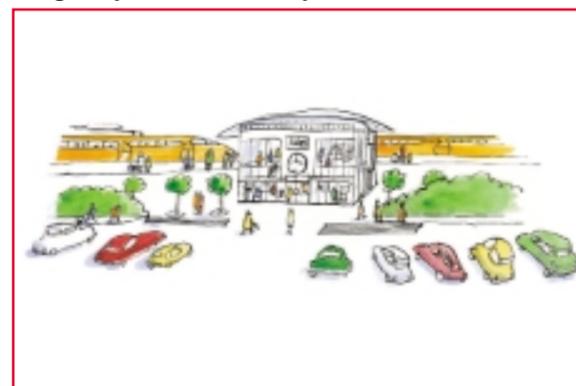


Plus de centralité au-delà de la zone agglomérée dense

Confrontés dans les années 60 à un développement en tâche d'huile de l'agglomération francilienne, les pouvoirs publics ont opté pour une politique d'aménagement globale de l'Île-de-France. C'est ainsi qu'est né et qu'a été développé le concept du polycentrisme. Il s'agissait de créer des pôles hiérarchisés, reliés par un réseau maillé de transport, soit à partir de noyaux urbains déjà existants, soit en créant des villes nouvelles. Cette politique ambitieuse a permis un certain rééquilibrage territorial, mais elle n'a pu être menée à son terme. Le polycentrisme sans le réseau maillé de transport ferré initialement prévu n'a donc pas pu empêcher l'étalement progressif de l'agglomération, dont les franges sont marquées par une faible densité du bâti et une discontinuité du tissu urbain. Ce phénomène a contribué au maintien voire au **renforcement des circulations motorisées**.

Le PDU se propose d'aider ces espaces à favoriser et à **renforcer leur autonomie et leur centralité**, afin qu'ils se forment une meilleure identité urbaine, sans pour autant que leurs relations avec les autres pôles de l'agglomération n'en soient altérées.

Des gares plus accessibles et plus accueillantes



Source: DREIF - Conception: EDDP

Une offre en transports collectifs réorganisée...

Le PDU recommande donc dans un premier temps la mise en place d'une politique de déplacements à l'échelle du "bassin de vie", autrement dit dans des aires géographiques cohérentes, offrant à la fois un accès au travail, aux achats, aux services, aux loisirs et aux différentes formes de la vie familiale et sociale. Pour l'heure, les réseaux de transport collectif qui irriguent ces espaces se contentent trop souvent de rabattre les usagers vers les gares SNCF, privilégiant ainsi les dessertes banlieue-Paris et retour.

L'amélioration, voire la refonte des lignes de bus existantes, doit permettre à ces bassins de vie de disposer d'un véritable réseau de transport collectif en complément des dessertes assurées par le fer.

Améliorer les réseaux de transports collectifs suppose aussi la mise en œuvre d'actions portant sur la qualité de l'offre et du service: l'accessibilité des personnes à mobilité réduite sera mieux prise en compte, l'amplitude de service des bus sera améliorée notamment le week-end, les fréquences seront optimisées et les conditions de circulation des bus sécurisées et régulées par l'aménagement des infrastructures.

Ainsi en se posant en alternative crédible à la voiture particulière, les transports collectifs devront à terme permettre d'améliorer le fonctionnement interne du bassin de vie tout en renforçant les relations de leurs habitants avec les autres pôles de l'agglomération. Le STP a engagé une réflexion sur la prise en charge de leurs déficits d'exploitation.

Améliorer l'offre en zone peu dense...

Ainsi les **lignes de rabattement** devront être judicieusement complétées pour assurer un **maillage opérationnel** de l'espace périurbain en transports



collectifs. Le renforcement des transports collectifs classiques ne constitue pas cependant une réponse suffisante. Il faudra donc innover lorsque ces derniers ne sont plus en mesure de remplir leur fonction dans des conditions économiquement viables. Il s'agit dès lors d'imaginer **des systèmes de déplacements adaptés à ces faibles densités**: transports à la demande, renforcement de la collaboration avec les taxis notamment. La combinaison intelligente de tous ces modes doit permettre à la fois de faciliter l'intermodalité mais aussi de favoriser le recours plus fréquent aux transports collectifs.

et offrant une meilleure desserte des grands pôles générateurs de trafic.

Pour des raisons multiples, qui tiennent en partie à l'espace disponible et, surtout, au coût du foncier, la périphérie de l'agglomération a accueilli ces dernières années l'essentiel des nouvelles implantations industrielles, pôles tertiaires et grands équipements, notamment commerciaux. Souvent dépourvus d'infrastructures lourdes de transport collectif et mal, voire pas du tout desservis par une ligne régulière d'autobus, ces îlots d'activités ont généré un important trafic automobile. Le PDU préconise donc la mise en œuvre d'actions complémentaires pour que ces pôles bénéficient à l'avenir de véritables dessertes multimodales. Cela est également valable pour le transport de marchandises.

Pour évaluer les besoins des personnes employées sur ces zones d'activités et leur proposer des solutions de transport collectif adaptées, il convient tout d'abord de connaître et d'analyser la nature de leurs emplois et leur rythme de travail. Le recueil d'information sur les emplois et les déplacements dans ces zones d'activités sera établi en collaboration avec l'INSEE.

Cette meilleure connaissance des flux quotidiens que génèrent ces bassins d'emplois devra déboucher sur

la réalisation d'un plan de gestion des déplacements et d'un suivi régulier des emplois et de la mobilité.

Pour faciliter la desserte en transport collectif et en deux roues des zones d'activités existantes, le PDU préconise la création de nouveaux aménagements, tant physiques que qualitatifs, améliorant les conditions de circulation et renforçant la sécurité des usagers. Quant aux nouvelles zones d'activités, elles feront l'objet d'études de déplacements permettant d'y établir une desserte non exclusivement routière. Leur suivi sera assuré à la fois a posteriori, par des études d'impact mais aussi de façon continue à travers la mise en place de comités de pôle pour les grands générateurs.

Les futurs acquéreurs de logement mieux informés des contraintes...

La faible densité, synonyme pour beaucoup d'une meilleure qualité de vie, se révèle dans les faits très contraignante. En effet, si les coûts d'acquisition d'un logement, compte tenu du plus faible niveau de prix du terrain, y sont en général moins élevés, **la part du budget dédié aux déplacements et le temps** qui y est consacré **dépassent de loin les niveaux observés** dans le reste de l'Ile-de-France. Or, au moment où ils choisissent cette implantation, les ménages n'ont pas toujours conscience que l'économie initiale qu'ils réalisent sera rapidement contrebalancée par

Vue aérienne du centre commercial Vélizy II



Source : DREIF/GAUTHIER



leurs frais de transport. C'est la raison pour laquelle le PDU préconise de **mieux les informer** sur les surcoûts et les diverses contraintes quotidiennes qu'est susceptible d'entraîner une localisation en zone périphérique. De même, une action sera entreprise auprès des établissements financiers pour qu'ils informent les accédants à la propriété sur les coûts de transport lors des offres de prêts et d'autre part auprès des notaires ou des agences immobilières pour qu'ils mentionnent dans leurs offres de vente ou de location s'il y a desserte ou non par les transports publics. Enfin, à l'initiative des communes, des campagnes de sensibilisation et d'information sur le site (plan et horaires des transports collectifs...) assureront la promotion des circulations douces pour les déplacements de proximité.

et les investisseurs incités à choisir les zones déjà desservies par une gare ferroviaire

Le PDU recommande enfin de valoriser et de requalifier en priorité les espaces bien desservis en transports collectifs, notamment les gares et leurs abords. En étroite collaboration avec les comités locaux, un inventaire des pôles d'échanges pouvant bénéficier d'un traitement urbain sera réalisé. Une fois ces secteurs définis, il sera nécessaire d'y développer et d'utiliser les dispositifs réglementaires pour optimiser l'utilisation des parcelles bien desservies, ce qui doit se traduire à terme par un renforcement de leur fréquentation et de leur attractivité.

... et des modes doux favorisés

L'objectif visé est la réduction significative des déplacements courts en voiture particulière, notamment pour l'accompagnement et les achats de la vie quotidienne. Cela nécessite de développer l'usage de la marche et de la bicyclette dans des conditions de confort et de sécurité satisfaisantes.

Ces villes doivent disposer d'un réseau cyclable, assurant notamment la desserte des gares, des équipements publics, des établissements scolaires et des bases de loisirs. Les itinéraires devront être

jalonnés. Le stationnement des vélos, ainsi que celui des deux roues à moteur, aux abords des gares, devra les mettre à l'abri du vol et du vandalisme.



Plus de centralité au-delà de la zone agglomérée dense

Des transports collectifs à l'échelle des bassins de vie

Améliorer l'offre de transports collectifs	112
• en permettant aux centres anciens et aux villes nouvelles de vivre de façon plus autonome	112
• en développant le transport public des élèves	114
• en offrant une desserte multimodale des grands générateurs	116

Accès aux services urbains

Offrir un meilleur accès aux services urbains en densifiant les secteurs autour des gares	118
Informar les ménages sur les coûts des déplacements	120



Améliorer les lignes de bus en permettant aux centres anciens et aux villes nouvelles de vivre de façon plus autonome

ECHELLE	ACTEURS INSTITUTIONNELS	AUTRES ACTEURS	CIBLES Motifs	Distance
Métropole	Etat		Domicile-Travail	Longue
Bassin de vie	Région STP		Scolaire	Moyenne
Quartier	Départements Paris Intercommunal Communes		Professionnel Loisirs/Achats Tourisme	Courte

Rappel du Diagnostic

Les lignes de bus de la grande couronne sont actuellement principalement des lignes de rabattement pour la desserte des gares.

Plan de Déplacements Urbains:

L'objectif de cette mesure est de mettre en place un réseau de bus interne aux bassins de vie tout en maintenant la desserte des gares.

Actions à engager:

1 Dans les bassins de vie, les comités locaux hiérarchiseront le réseau de transport collectif inclus dans leur périmètre en définissant un réseau principal. Les lignes concernées auront des critères de qualité (vitesse, fréquence, amplitude, services en week-end), d'accessibilité (personnes à mobilité réduite) et permettront ainsi d'améliorer le fonctionnement interne du bassin de vie.

Prescription du PDU appliquée par le STP et les collectivités locales

2 Une desserte fine des quartiers de ces bassins de vie pourrait être développée grâce à l'utilisation de véhicules plus légers.

Recommandation du PDU suivie par le STP et les collectivités locales

Catégories de mesures

Curatif	
Préventif	1,2

Clefs d'actions

Physique	1,2
Tarifaire	1
Info/Connaissance	
Réglementaire	

Mise en œuvre

Expérimentale	2
Partielle	
Totale	1

Horizon temporel

Mise en œuvre pro.	1
Mise en œuvre imm.	
Mise en œuvre 5 ans	2

Effets à 5 ans	1
Effets à 10 ans	2



Rendre autonome les centres anciens et les villes nouvelles en termes de transports collectifs



Centre de vie à Noisy-le-Grand-Mont d'Est

Source: DREIF/GOBRY



Autobus circulant dans le centre-ville de Melun

Source: DREIF/GUIHO



Améliorer l'offre de transports collectifs en développant le transport public des élèves

ECHELLE	ACTEURS INSTITUTIONNELS	AUTRES ACTEURS	CIBLES Motifs	Distance
Métropole	Etat	Les établissements d'enseignement primaire et secondaire	Domicile-Travail Scolaire Professionnel Loisirs/Achats Tourisme	Longue
Bassin de vie	Région STP			Moyenne
Quartier	Départements Paris Intercommunal Communes			Courte

Rappel du Diagnostic

La qualité de service (fréquence, âge du matériel, sécurité), une plus grande amplitude pour la mise en place d'horaires décalés, le coût global souvent moindre pour la collectivité, sont autant d'atouts des lignes régulières par rapport aux circuits spéciaux pour le transport des élèves.

La carte Imagine'R a vocation à remplacer progressivement les titres scolaires (carte UDETE et ADATRIF) par rapport auxquels elle présente plusieurs avantages : usage et financement plus souples, homogénéité plus grande à l'échelle régionale, contribution à la lutte contre la fraude et encouragement à l'usage des transports collectifs à l'âge où se forment les habitudes.

Plan de Déplacements Urbains :

Le PDU propose d'encourager, partout où c'est pertinent, le transfert des circuits spéciaux sur les lignes régulières, de favoriser la diffusion de la carte Imagine'R et de rendre possible l'accès aux lignes régulières pour les jeunes handicapés.

Actions à engager :

1 Encourager, partout où c'est pertinent, le transfert des circuits spéciaux sur les lignes régulières :

– Les DDE prendront l'initiative d'étudier la viabilité économique du transfert sur les lignes régulières et d'organiser une concertation avec l'ensemble des acteurs concernés. Le cas échéant la DDE proposera alors à l'organisateur de dénoncer le contrat de circuit spécial. Le Préfet peut, lorsque le transfert présente un intérêt économique pour la collectivité, décider le transfert sur la base du décret de 1973 ;

– Le renouvellement du matériel roulant fera l'objet de subventions lorsque la transformation du circuit spécial en ligne régulière l'impose ;

– L'adaptation des missions des syndicats intercommunaux de transports scolaires sera étudiée dans le cadre de transferts qui restent progressifs. Les transferts se font toutefois après un consensus de l'ensemble des partenaires.

Recommandation du PDU suivie par l'Etat, les départements, les communes, les structures intercommunales, les collectivités territoriales et les transporteurs

2 Favoriser la diffusion de la carte Imagine'R :

Sans sous estimer la difficulté de passage d'un système où les familles bénéficient souvent d'un transport scolaire gratuit, la diffusion de la carte Imagine'R sera facilitée dans le cadre des aides apportées par les Conseils Généraux.

Recommandation du PDU suivie par les transporteurs, les communes et les structures intercommunales, et les collectivités territoriales

3 Rendre possible l'accès aux lignes régulières pour les jeunes handicapés :

L'accélération de la mise en accessibilité des bus, des cars et des installations fixes doit permettre de donner aux écoliers handicapés l'accès aux lignes classiques (régulières ou scolaires) à la place des transports spéciaux par taxis ou ambulances.

Recommandation du PDU suivie par les transporteurs, les communes et les structures intercommunales, et les collectivités territoriales

Catégories de mesures

Curatif	
Préventif	1, 2, 3

Clefs d'actions

Physique	1, 3
Tarifaire	2
Info/Connaissance	
Réglementaire	

Mise en œuvre

Expérimentale	
Partielle	1, 2, 3
Totale	

Horizon temporel

Mise en œuvre pro.	
Mise en œuvre imm.	1, 2, 3
Mise en œuvre 5 ans	

Effets à 5 ans	1, 2, 3
Effets à 10 ans	



Développer le transport public des élèves



Source: DREIF/GUIHO

Favoriser l'usage des lignes régulières par les élèves



Source: DREIF/GAUTHIER



Améliorer l'offre de transports collectifs en offrant une desserte multimodale des grands générateurs

ECHELLE	ACTEURS INSTITUTIONNELS	AUTRES ACTEURS	CIBLES Motifs	Distance
Métropole	Etat	Les Gestionnaires de GPGT	Domicile-Travail Scolaire Professionnel Loisirs/Achats Tourisme	Longue
Bassin de vie	Région STP			Moyenne
Quartier	Départements Paris Intercommunal Communes			Courte

Rappel du Diagnostic

Les grands pôles d'emploi et les grands équipements publics, fortement générateurs de trafic, ne sont pas systématiquement desservis par les transports collectifs dans de bonnes conditions. Ces pôles ne sont pas toujours identifiés ni recensés. D'autre part, ils sont parfois implantés dans des zones encore peu accessibles en transports collectifs ou en transports de marchandises autres que routiers. Enfin, les employés ne sont pas incités à utiliser les transports collectifs pour venir à leur travail.

Plan de Déplacements Urbains :

Le PDU fait inscrire l'Ile-de-France dans les priorités d'estimations d'emploi local par l'INSEE et recommande aux communes d'assurer une desserte autre que routière des nouvelles zones d'activité.

Actions à engager :

La mise en place d'une zone d'activités économiques ou d'un grand établissement public s'accompagnera d'une étude d'impact des déplacements et de la desserte, d'un plan de gestion des déplacements et d'un suivi des emplois et des impacts.

1 Afin d'offrir une véritable alternative à la voiture aux clients des grandes surfaces dans de bonnes conditions, la desserte transports collectifs et vélos des grands pôles commerciaux existants devra être améliorée.

Prescriptions du PDU appliquées par les communes, les gestionnaires de centres commerciaux et les transporteurs

2 Des comités de pôles seront créés pour les grands générateurs recevant du public, établissements scolaires ou équipements publics afin d'étudier les déplacements, proposer des aménagements et faire évoluer le système de transport.

Prescription du PDU appliquée par l'Etat

3 Afin de disposer annuellement d'une information finement localisée sur la quantification des emplois dans les zones d'activités économiques à l'aide des sources administratives existantes, l'Etat fera inscrire l'Ile-de-France dans les zones prioritaires du programme de l'INSEE.

Recommandation du PDU suivie par l'Etat

4 Le PDU prescrit que les créations de zones d'activités s'accompagnent d'efforts en matière de desserte non automobile, tant pour les personnes que pour les marchandises. Dans le cadre des créations de Zone d'Aménagement Concerté (Z.A.C.), ces efforts pourront être exposés dans le parti retenu et l'étude d'impact.

Prescription du PDU suivie par les collectivités locales et les groupements intercommunaux

Et pour aller plus loin :

5 Pour améliorer la connaissance des déplacements générés par les grands pôles générateurs de trafic, obligation pourra être faite aux gestionnaires de grand pôle générateur de trafic de fournir annuellement un état par commune des résidences des employés avec indication du nombre correspondant de remboursements de carte orange.

Recommandation du PDU suivie par les gestionnaires de grand pôle générateur de trafic

Catégories de mesures

Curatif	
Préventif	1,2,3,4

Clefs d'actions

Physique	2
Tarifaire	
Info/Connaissance	3
Réglementaire	1,2,4,5

Mise en œuvre

Expérimentale	
Partielle	2
Totale	1,3,4,5

Horizon temporel

Mise en œuvre pro.	
Mise en œuvre imm.	12345
Mise en œuvre 5 ans	5

Effets à 5 ans	2,3,4,5
Effets à 10 ans	1



Offrir une desserte multimodale des grands générateurs



Source : DREIF/GAUTHIER

Vue aérienne du centre commercial Vélizy



Source : DREIF/GUIHO

Vue aérienne de Paris Nord II



Offrir un meilleur accès aux services urbains en densifiant les secteurs autour des gares

ECHELLE	ACTEURS INSTITUTIONNELS	AUTRES ACTEURS	CIBLES Motifs	Distance
Métropole	Etat	Promoteurs	Domicile-Travail	Longue
Bassin de vie	Région STP		Scolaire	Moyenne
Quartier	Départements Paris Intercommunal Communes		Professionnel Loisirs/Achats Tourisme	Courte

Rappel du Diagnostic

On observe une faible fréquentation de certaines gares ou pôles d'échange et une faible valorisation de leurs abords.

Plan de Déplacements Urbains :

Eviter la périurbanisation et favoriser une agglomération compacte sont les facteurs les plus importants pour diminuer le trafic automobile. Néanmoins, cette densification ne doit pas s'opérer de façon systématique. Elle devra donc être modulée en tenant compte des capacités de transport collectif offertes dans chaque zone traitée et dans le cadre du respect de la qualité urbaine et environnementale.

Actions à engager :

1 La valorisation urbaine aux abords des gares doit être étudiée et progressivement mise en œuvre avec les collectivités sur les gares dont les caractéristiques de fonctionnement (desserte, modes de rabattement, etc.), la localisation, et les caractéristiques urbaines (potentialités foncières, mutabilité du tissu environnant, densités existantes, etc.), le permettent.

Recommandation du PDU suivie par les communes dans le cadre des comités locaux

2 La mise en place des structures de concertation telles que les comités de pôles, comités d'axe, etc. préfigure l'élaboration en partenariat des projets de valorisation urbaine coordonnés avec les transports, dans le cadre de politiques à plus long terme.

Prescriptions du PDU appliquées par les communes

3 Des dispositions réglementaires visant à faciliter la mutation urbaine de ces secteurs devront être envisagées par les collectivités. Dans le même sens, il faut fixer un Coefficient d'Occupation des Sols plancher en fonction de la qualité d'accessibilité en transports collectifs pour freiner la croissance urbaine loin des gares ou pôles d'échange. Cette mesure est à délimiter dans des zones de bonne accessibilité en transports collectifs ne subissant pas de saturation qui doivent correspondre aux zones d'attractivité pédestre-cycle d'un pôle de transports collectifs. On pourra étendre la proposition à toutes les zones de centralité bénéficiant de bonne desserte en transports collectifs (sans gare).

Recommandations du PDU suivies par les communes dans le cadre des comités locaux

Catégories de mesures

Curatif	1, 2
Préventif	

Clefs d'actions

Physique	
Tarifaire	
Info/Connaissance	1
Réglementaire	3

Mise en œuvre

Expérimentale	
Partielle	1, 2, 3
Totale	

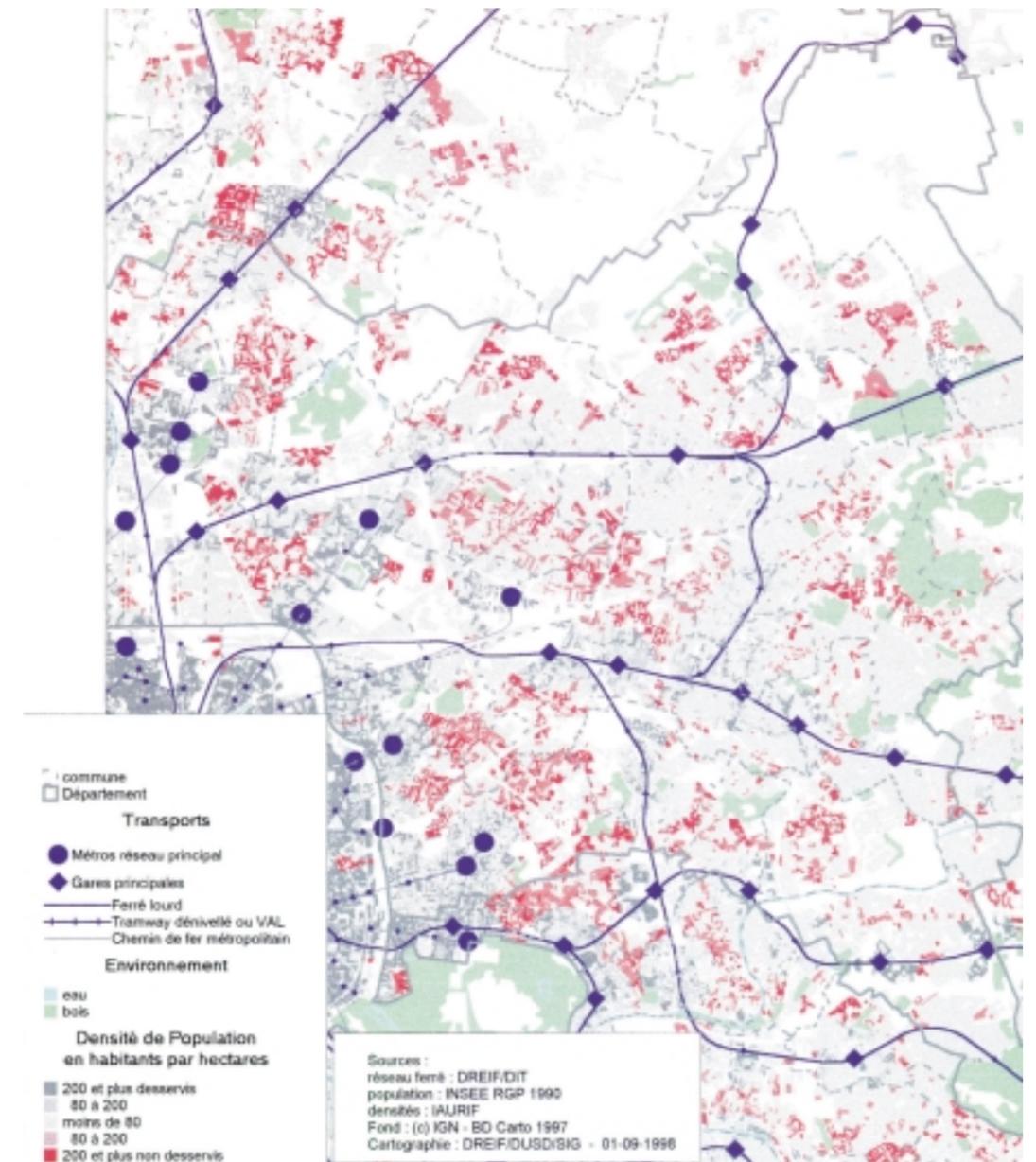
Horizon temporel

Mise en œuvre pro.	2
Mise en œuvre imm.	1
Mise en œuvre 5 ans	

Effets à 5 ans	
Effets à 10 ans	1, 2, 3



Valoriser les abords des gares





Informer les ménages sur les coûts des déplacements

ECHELLE	ACTEURS INSTITUTIONNELS	AUTRES ACTEURS	CIBLES Motifs	Distance
Métropole	<input type="checkbox"/> Etat	<input checked="" type="checkbox"/> Les transporteurs	<input checked="" type="checkbox"/> Domicile-Travail	<input checked="" type="checkbox"/> Longue
Bassin de vie	<input checked="" type="checkbox"/> Région	<input checked="" type="checkbox"/> Promoteurs	<input type="checkbox"/> Scolaire	<input type="checkbox"/> Moyenne
Quartier	<input checked="" type="checkbox"/> STP	<input type="checkbox"/> Citoyens	<input type="checkbox"/> Professionnel	<input type="checkbox"/> Courte
	<input type="checkbox"/> Départements	<input type="checkbox"/> Notaires	<input type="checkbox"/> Loisirs/Achats	
	<input type="checkbox"/> Paris		<input type="checkbox"/> Tourisme	
	<input type="checkbox"/> Intercommunal			
	<input type="checkbox"/> Communes			

Rappel du Diagnostic

De nombreux ménages souhaitent s'installer dans des zones périphériques où les coûts d'acquisition du foncier bâti sont moins élevés. Cette tendance peut entraîner trois types de problèmes :

- risque de surendettement lié au surcoût des transports, perte de temps, multiplication de parcours complexes pour les ménages ;
- rentabilité et dessertes en zone à faible potentiel pour les transporteurs ;
- déperissement de zones de la proche couronne sur le plan environnemental.

Plan de Déplacements Urbains :

Une information complète doit être apportée aux ménages afin de leur faire mesurer davantage les surcoûts et autres inconvénients que peut entraîner une localisation en zone périphérique. La mesure prévoit des recommandations pour informer préalablement les ménages et recommander aux communes l'information des citoyens.

Actions à engager :

1 L'action vise à bien informer les ménages sur les surcoûts et les inconvénients dans la vie quotidienne que peuvent engendrer leurs choix de localisation. Elle prévoit de les sensibiliser avec des campagnes régionales sur les coûts engendrés par une installation en zone périphérique, et de les informer au préalable sur le site (distribution de cartes et horaires de transports publics locaux dans les mairies, offices de tourisme...).

Prescription du PDU appliquée par les promoteurs, les communes et les notaires

2 L'action recommande l'obligation d'information préalable à la conclusion d'actes de vente ou de location (rendre obligatoire la mention "desservi" ou "non desservi par les transports publics d'Ile-de-France" dans l'affichage et la publication d'offres d'achat, de vente ou de location immobilières et foncières, dans les documents administratifs préalables à la vente ou à l'acquisition comme les certificats d'urbanisme avec une annexe sur la desserte).

Recommandation du PDU suivie par les promoteurs, les communes et les notaires

3 L'action vise aussi à inciter les établissements financiers et les organismes de conseil à sensibiliser les ménages, dans le cadre des offres préalables de prêts immobiliers, sur les conséquences dans le budget transport d'une localisation au delà de la zone agglomérée dense.

Recommandation du PDU suivie par les établissements financiers et organismes de conseil comme l'ADIL

Catégories de mesures

Curatif	
Préventif	1, 2, 3

Clefs d'actions

Physique	
Tarifaire	
Info/Connaissance	1, 2, 3
Réglementaire	1, 2, 3

Mise en œuvre

Expérimentale	
Partielle	1, 2, 3
Totale	

Horizon temporel

Mise en œuvre pro.	
Mise en œuvre imm.	1, 2, 3
Mise en œuvre 5 ans	

Effets à 5 ans	
Effets à 10 ans	1, 2, 3



Informer les ménages sur les coûts des déplacements



Lotissement pavillonnaire en grande banlieue

Source : DREIF/GAUCHIER



Logements collectifs en construction près d'une gare de grande banlieue

Source : DREIF/GAUCHIER



La rue pour tous

La rue pour tous



Dans toutes les communes franciliennes, chaque quartier constitue **une unité de vie essentielle**. C'est pourquoi le PDU s'attache à y préserver et à y améliorer la qualité de la vie. Dans la plupart des cas, cela suppose de mieux partager l'espace public en donnant la priorité aux modes alternatifs à l'automobile, notamment la marche et le vélo.

L'article 20 de la loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie dessine d'ailleurs les contours de ce nouveau partage en stipulant que les modes doux devront être systématiquement privilégiés, notamment dans les nouveaux projets urbains.

Mieux intégrer les modes doux...

Comme préalable, le PDU suggère donc aux collectivités de revoir leur approche de la voirie. Elles ne doivent plus s'intéresser exclusivement aux problèmes de circulation des véhicules motorisés. Tous les usagers de l'espace public, en particulier les piétons et les cyclistes, doivent être pris en compte dans une réflexion globale. L'assimilation progressive de ces modes "de proximité" dans la culture technique permettra sans nul doute de mieux les prendre en compte lors de l'élaboration des projets. Ils doivent devenir une alternative crédible aux modes motorisés particulièrement pour les petits déplacements. Le PDU prévoit notamment la mise en place d'actions de communication incitant les usagers à combiner l'utilisation des modes doux et des transports collectifs.

En offrant à leurs usagers davantage de confort et de sécurité...

Ce nouveau partage de l'espace public ne passe pas seulement par la mise en œuvre de nouveaux aménagements spécifiques dédiés aux piétons et aux vélos. Il faut aussi **renforcer la lisibilité** et donc

Parc de stationnement vélos à proximité du RER



Source: RATP/MARGUERITE

l'attractivité de ces modes. La création de voies de circulation ou de cheminements, pris sur l'espace aujourd'hui occupé par la circulation motorisée, n'a de sens que si la continuité de ces itinéraires est assurée. Cela doit conduire à les doter d'une signalétique spécifique, permettant aux usagers d'y accéder plus facilement et de mieux s'y repérer. **Leur confort** apparaît tout aussi essentiel : abaissement et élargissement des trottoirs, choix de revêtements routiers et de mobiliers urbains contribuant à l'agrément et à la promotion de ces modes. Il faut également développer des lieux de stationnement pour les deux roues accessibles et de bonne qualité, ceux qui existent déjà devant être, si besoin, réaménagés et sécurisés. Il faut enfin veiller à ce que ces aménagements soient susceptibles d'assurer une meilleure insertion de nouveaux modes de déplacements comme les rollers dont l'usage ne cesse de progresser.

Pour rendre plus attractive la pratique de la marche ou du vélo, il est également indispensable de **renforcer la sécurité**, élément essentiel pour des usagers aussi vulnérables. Les traversées de carrefour



ou de pleine section de rue, ainsi que les zones "critiques" telles que les abords des écoles, des équipements sportifs ou des gares devront faire l'objet d'une attention toute particulière. Le PDU recommande de modifier leur configuration au bénéfice des piétons : réduction de la chaussée (et corollairement un élargissement du trottoir), marquage au sol spécifique, mise en place de dispositifs de protection physique (barrières, rampes ou plots) et modification du réglage des feux tricolores. Ces réaménagements conféreront à ces espaces très fréquentés une meilleure lisibilité et donc une meilleure sécurisation. Ils permettent en particulier aux enfants d'aller à l'école à pied.

Des sorties scolaires en toute sécurité



Source : DREIF/GUIHO

La traversée des carrefours importants doit être sécurisée par l'intégration de bandes et de sas de présélection ou d'îlots-refuge permettant aux cyclistes de tourner à gauche sans danger.

et en leur permettant d'accéder facilement aux gares

Développer l'usage des modes de proximité, c'est aussi mieux accéder aux réseaux de transports assurant des déplacements plus longs. C'est pour-

quoi il faut faciliter la convergence des chemements piétons et des itinéraires cyclables vers les gares, notamment par la mise en place de jalonnement.

Limiter les nuisances liées à la circulation motorisée en instaurant des quartiers tranquilles et des zones 30...

Partager l'espace public implique d'engager parallèlement des actions visant à limiter les nuisances associées à la circulation motorisée. Pour ce qui concerne le bruit et la pollution, des actions de sensibilisation notamment à destination des conducteurs de deux roues à moteur, seront mises en œuvre pour les inciter à réduire le niveau de bruit de leur véhicule. Le PDU préconise de "mailler" les quartiers en y créant des quartiers tranquilles ou des zones 30. Cette importante limitation de la vitesse des véhicules (30km/h), contrainte ou suggérée par des aménagements et une signalisation spécifique, permet de lutter efficacement contre l'insécurité routière. Ce dispositif contribue aussi à la diminution de la circulation automobile, à la réduction des nuisances sonores et des émissions polluantes. Il favorise en outre **le détournement des flux de transit** facilitant et clarifiant ainsi la hiérarchisation du réseau de voiries. Parce qu'elle a de fortes implications sur la circulation et sur le partage de la voirie, la zone 30 constitue un outil essentiel permettant une **meilleure qualité de vie** à l'échelle du quartier.

complétée par une politique de stationnement cohérente...

Pour compléter et renforcer les actions précédentes, il paraît également nécessaire de développer une politique locale de stationnement. Elle passe inévitablement par la mise en œuvre d'une planification globale du stationnement permettant de mieux envisager le partage de la voirie. Pour dissuader le stationnement des migrants, le stationnement réglementé à durée limitée ou payant doit être privilégié et la surveillance doit être renforcée



Zones 30 à Paris



Source : Mairie de Paris

et accompagnée d'une répression plus efficace des infractions pour dépassement de durée. La politique de stationnement doit inciter les automobilistes à recourir à d'autres modes de déplacements, tout en favorisant l'animation, notamment commerciale, du quartier. Le PDU recommande néanmoins aux comités locaux d'étudier spécifiquement le stationnement des résidents et de réserver si nécessaire certaines voies au stationnement exclusif des riverains, d'inciter au stationnement hors voirie et de leur proposer lorsque c'est nécessaire un système de tarification préférentielle. De même, les différentes utilisations professionnelles occasionnelles du stationnement sur voirie, souvent de courte durée comme les livraisons, les dépannages de service public (gaz, électricité, eau...) ou encore les visites de médecins, doivent aussi faire l'objet d'une meilleure prise en compte par des aménagements spécifiques.

A terme, l'ensemble de ces mesures devra favoriser l'émergence des "quartiers tranquilles" où l'espace sera rendu aux résidents et aux usagers qui privilégient les modes de proximité, avec à la clé, une meilleure qualité de vie et une plus grande vitalité économique.



La rue pour tous

Mieux vivre son quartier en partageant l'espace	130
Par la promotion des quartiers tranquilles	130
Par la promotion de l'espace public	132
Mieux vivre son quartier en respectant le partage de l'espace	134
Prendre en compte les objectifs du PDU dans la politique locale de stationnement	134
En améliorant la sécurité des déplacements des modes doux	136
En aménageant et en assurant la continuité et la commodité de cheminements piétons	138
Mieux vivre en favorisant les modes de déplacements doux	140
En favorisant l'utilisation des deux roues	140
En favorisant les modes de déplacements doux et leurs rabattements sur d'autres modes	142



Mieux vivre son quartier en partageant l'espace par la promotion des quartiers tranquilles

ECHELLE	ACTEURS INSTITUTIONNELS	AUTRES ACTEURS	CIBLES Motifs	Distance
Métropole	Etat	Représentants des usagers	Domicile-Travail	Longue
Bassin de vie	Région STP	Riverains	Scolaire	Moyenne
Quartier	Départements Paris Intercommunal Communes		Professionnel Loisirs/Achats Tourisme	Courte

Rappel du Diagnostic

On déplore le risque d'accidents, le bruit et la perturbation de la vie locale des quartiers.

Plan de Déplacements Urbains :

Il s'agit de promouvoir un véritable réseau de zones 30 ou de quartiers tranquilles. Il faut développer et multiplier ces zones afin de modérer globalement la circulation automobile et ses nuisances, détourner les flux en transit pour rendre les quartiers aux piétons, aux cyclistes et aux dessertes en transports collectifs adaptées. Il faut en outre éviter certaines nuisances comme le bruit engendré par certains conducteurs de deux roues à moteur.

Actions à engager :

1 L'action préconise la promotion et la mise en place des Zones 30 et des actions de communication à destination des collectivités locales pour améliorer la vie dans les quartiers et leur mise en réseau par un jalonnement. De nombreux dysfonctionnements sont à contrer : insécurité routière, risque d'accident, bruit, perturbation de la vie locale des quartiers. La zone 30 est un outil de qualité de vie et de cohabitation harmonieuse des modes. L'objectif de l'action est de développer l'usage de la marche et du vélo pour les petits trajets, améliorer le cadre de vie des quartiers par la suppression du trafic de transit, par les aménagements connexes de l'espace public ainsi que la mise en œuvre d'une desserte fine par des transports collectifs adaptés.

Orientation du PDU appliquée par tous les concepteurs : Etat, Conseils Généraux, communes et aménageurs

2 Les zones 30 et les quartiers tranquilles seront mis en réseau.

Orientation du PDU appliquée par les communes

3 On intensifiera les contrôles de niveau de bruit et pollution engendrés par les deux roues à moteur. On réprimera en particulier l'utilisation de pots d'échappement adaptables non homologués. On mènera des actions de formation, d'information et de médiation pour inciter les conducteurs de deux roues à moteur à les utiliser de façon moins bruyante.

Orientation du PDU appliquée par les forces de polices et de gendarmerie ainsi que par l'Etat pour les actions de formation et d'information.

Catégories de mesures

Curatif	1,2,3
Préventif	

Clefs d'actions

Physique	1,2
Tarifaire	
Info/Connaissance	3
Réglementaire	3

Mise en œuvre

Expérimentale	
Partielle	1
Totale	2,3

Horizon temporel

Mise en œuvre pro.	
Mise en œuvre imm.	1,3
Mise en œuvre 5 ans	2

Effets à 5 ans	1,3
Effets à 10 ans	2



Promouvoir les quartiers tranquilles



Source: DREIF/GUIHO

Deux exemples de Zones 30



Source: DREIF/GAUTHIER



Mieux vivre son quartier en partageant l'espace par la promotion de l'espace public

ECHELLE	ACTEURS INSTITUTIONNELS	AUTRES ACTEURS	CIBLES Motifs	Distance
Métropole	Etat	Transporteurs	Domicile-Travail	Longue
Bassin de vie	Région STP		Scolaire	Moyenne
Quartier	Départements Paris Intercommunal Communes		Professionnel Loisirs/Achats Tourisme	Courte

Rappel du Diagnostic

La promotion des modes doux n'est pas assurée dans les projets d'aménagement de la voirie (notamment par la non-application de l'article 20 de la loi sur l'air).

Plan de Déplacements Urbains :

Il faut faire en sorte que les modes doux soient mieux pris en compte dans les projets urbains et les projets de voirie et assurer la cohérence et la sécurité des itinéraires cyclables en fonction des besoins et contraintes.

Actions à engager :

1 Il s'agit de promouvoir la marche, le vélo et les rollers, d'assurer l'accès aux personnes à mobilité réduite et de modérer la circulation automobile. La culture technique paraît faible dans ces domaines. Les pratiques des piétons et des cyclistes ne sont pas prises en compte lors des aménagements de la voirie. Il s'agit d'améliorer la formation initiale et la formation continue des techniciens, ingénieurs, architectes et urbanistes, de mieux définir les missions des correspondants vélo (pilotage de schémas départementaux, expertise des projets, mise en cohérence des projets des différents maîtres d'ouvrage, réalisation de bilans de fréquentation...). On pourra prendre exemple sur les collectivités où des réalisations concrètes ont été mises en œuvre.

Orientation du PDU appliquée par les communes et les aménageurs

2 Il faut créer un centre local de ressources d'informations et de documentation sur les aménagements cyclables et la sécurité des piétons et utilisateurs de deux roues, à la disposition des élus, des techniciens et des associations.

Orientation du PDU appliquée par les communes et les aménageurs

3 Les rollers n'ayant pas de statut réel, il conviendra de leur trouver une place dans le partage de l'espace public, de leur définir un statut avec des règles de circulation qui leur soient adaptées. Il s'agit de proposer un accès optimal pour le roller tout en sachant que son utilisation sur les trottoirs, sur les pistes cyclables et les couloirs de bus est dénoncée par les associations pour des raisons de sécurité mais aussi pour l'espace latéral dont il a besoin. Ce mode doit faire l'objet de règles strictes permettant la mixité. Il convient de distinguer les pratiquants rollers confirmés, qui peuvent être assimilés aux cyclistes, moyennant l'obligation du port d'équipements de sécurité, des débutants, pour qui la chaussée peut s'avérer dangereuse voire dissuasive.

Orientation du PDU appliquée par l'Etat et les communes

4 Il faut oeuvrer pour une meilleure prise en compte des personnes à mobilité réduite dans les opérations d'aménagement de l'espace public avec une mise en œuvre des textes réglementaires et des normes de stationnement en vigueur.

Prescription du PDU appliquée par les communes et les aménageurs

Catégories de mesures

Curatif	
Préventif	1,2,3,4

Clefs d'actions

Physique	1,2
Tarifaire	
Info/Connaissance	1,2
Réglementaire	3,4

Mise en œuvre

Expérimentale	3
Partielle	
Totale	1,2,4

Horizon temporel

Mise en œuvre pro.	1,2,4
Mise en œuvre imm.	
Mise en œuvre 5 ans	3

Effets à 5 ans	
Effets à 10 ans	3

Promouvoir l'espace public



Source : DREIF/GOBRY

Les Champs-Élysées : l'exemple par excellence d'un espace piéton de qualité



Source : DREIF/GAUTHIER

Il convient de trouver une place pour les rollers dans le partage de l'espace public



Prendre en compte les objectifs du PDU dans la politique locale de stationnement

ECHELLE	ACTEURS INSTITUTIONNELS	AUTRES ACTEURS	CIBLES Motifs	Distance
Métropole	Etat	Gestionnaires de voiries	Domicile-Travail	Longue
Bassin de vie	Région STP		Scolaire	Moyenne
Quartier	Départements Paris Intercommunal Communes		Professionnel Loisirs/Achats Tourisme	Courte

Rappel du Diagnostic

Au plan local, la politique de stationnement résulte d'un arbitrage entre des besoins locaux (migrants, résidents, visiteurs) dans le souci de préserver l'activité économique et le cadre de vie. Une politique locale de stationnement doit prendre en compte ces enjeux locaux ainsi que les objectifs plus larges du PDU et de la loi sur l'air.

Plan de Déplacements Urbains:

En mettant en place une politique locale de stationnement (plan local de stationnement), il est possible de répondre à la demande locale de stationnement et aux nécessités du plan de déplacements urbains. Cette politique de stationnement devra être modulée en fonction de la qualité de la desserte en transports collectifs.

Actions à engager:

Procéder à des arbitrages cohérents

Le stationnement des résidents doit se faire en priorité hors voirie. Mais quand l'offre en stationnement hors voirie pour les résidents est insuffisante, la mise en place de voies réservées au stationnement des riverains est souhaitable afin de limiter l'usage de l'automobile.

1 Dissuader le stationnement des migrants.

Recommandation du PDU suivie par les communes

2 Inciter les communes à développer l'efficacité de la surveillance dans les zones de stationnement à durée limitée, notamment en accentuant la répression des infractions pour dépassement de durée.

Recommandation du PDU suivie par l'Etat et les communes

3 Recommander aux communes, dans le cadre des plans de stationnement locaux, le stationnement réglementé à durée limitée, dans les secteurs bien desservis par les transports collectifs dans lesquels il existe une demande pour du stationnement de courte durée. Il faudra prévoir des exemptions pour les résidents, si nécessaire.

Recommandation du PDU suivie par les communes

Créer des conditions favorables au partage de la voirie

4 Inciter les communes à examiner avec les gestionnaires de garages commerciaux la possibilité d'appliquer un tarif préférentiel aux résidents.

Orientation du PDU à destination des communes et des gestionnaires de parcs

5 Il est proposé de créer sur la voirie un certain nombre de places réservées aux handicapés.

Orientation du PDU à destination des communes et des gestionnaires de parcs

6 La question de l'utilisation professionnelle occasionnelle du stationnement (livraisons, services publics, médecins,...) devra faire l'objet d'un examen spécifique.

Orientation du PDU à destination des communes

Et pour aller plus loin:

7 Tout projet de création d'un parc public hors voirie doit être accompagné d'une étude de requalification de l'espace public au profit des circulations douces et des transports collectifs. Une étude analogue est recommandée dans le cadre des plans locaux de stationnement.

Recommandation du PDU suivie par les communes et les gestionnaires de parcs

8 Inciter les communes à fixer un tarif horaire sur voirie égal au minimum à celui des parcs hors voirie.

Orientation du PDU suivie par les communes et les gestionnaires de parcs

9 Encourager, pour les immeubles anciens ou nouveaux, la constitution d'unités de stationnement d'une taille compatible avec des mesures de sécurisation efficace (d'une cinquantaine de places).

Orientation du PDU à destination des communes et des gestionnaires de parcs

10 Faciliter le stationnement résidentiel sur voirie à proximité du domicile, lorsque c'est nécessaire, par l'attribution d'un abonnement payant de longue durée et à condition qu'un taux de vide suffisant existe.

Orientation du PDU à destination des communes et des gestionnaires de parcs

Catégories de mesures

Curatif	2,5
Préventif	134678910

Clefs d'actions

Physique	8,5
Tarifaire	4,7,9,10
Info/Connaissance	
Réglementaire	1,2,3,6

Mise en œuvre

Expérimentale	
Partielle	
Totale	1 à 10

Horizon temporel

Mise en œuvre pro.	
Mise en œuvre imm.	1 à 10
Mise en œuvre 5 ans	

Effets à 5 ans	1 à 10
Effets à 10 ans	



Prendre en compte les objectifs du PDU dans la politique locale de stationnement



Carte de stationnement résidentiel

Source: DREIF/GUIHO



Recommander aux communes le stationnement réglementé à durée limitée

Source: DREIF/GUIHO



Mieux vivre son quartier en améliorant la sécurité des déplacements des modes doux

ECHELLE	ACTEURS INSTITUTIONNELS	AUTRES ACTEURS	CIBLES Motifs	Distance
Métropole	Etat	Aménageurs.	Domicile-Travail	Longue
Bassin de vie	Région STP		Scolaire	Moyenne
Quartier	Départements Paris Intercommunal Communes		Professionnel Loisirs/Achats Tourisme	Courte

Rappel du Diagnostic

On constate un inconfort et une mauvaise sécurité des traversées piétonnes et des trajets en vélo ; les temps de traversées ne prennent pas assez en compte les circulations douces.

Plan de Déplacements Urbains :

La mesure regroupe des actions nécessaires pour rendre plus attractifs la marche et le vélo à l'échelle du quartier.

Actions à engager :

1 Il s'agit d'améliorer la sécurité et le confort des piétons lors des traversées de chaussées au niveau des carrefours et en section courante, en réduisant les largeurs de chaussée à traverser et en évitant les grands carrefours giratoires en site urbain. Il faut faire respecter la réglementation en matière de réglage de feux. Des aménagements spécifiques aux mal voyants accompagneront ces mesures.

Prescription du PDU appliquée par les communes

2 La sécurité sera améliorée grâce à l'aménagement des traversées : trottoirs abaissés, réduction des largeurs de chaussée à traverser, augmentation du temps minimum de traversée pour les piétons (10 s au lieu de 6 s), en particulier autour de zones telles que les écoles, les commerces, les gares... Des documents pour les concepteurs seront élaborés et des formations mises en place.

Orientation du PDU appliquée par les communes et les aménageurs

3 La promotion du vélo passe par l'amélioration de la sécurité et du confort vélo lors de la traversée des carrefours et en approche des carrefours. Il s'agit d'offrir aux vélos des temps de sécurité suffisants, calculés sur une vitesse de 18 km/h et de mettre en place des "sas" de présélection sur les itinéraires vélos quand il est possible de tourner à gauche.

Orientation du PDU appliquée par les communes et les aménageurs

4 L'amélioration de la sécurité est préconisée devant les points singuliers (écoles, stades, gares...). Il s'agit d'offrir aux piétons des espaces suffisants et des aménagements satisfaisants (élargissement ponctuel des trottoirs, aménagements en faveur des piétons dans les carrefours proches, stationnement deux roues).

Recommandation du PDU appliquée par les communes et les aménageurs

Et pour aller plus loin :

5 La mesure prévoit aussi des actions d'information des parents sur le comportement à avoir pour améliorer la sécurité (attente des enfants...).

Orientation du PDU appliquée par les communes et les associations de parents d'élèves

Catégories de mesures

Curatif	3,4
Préventif	1,2,5

Clefs d'actions

Physique	1,3,4
Tarifaire	
Info/Connaissance	5
Réglementaire	2

Mise en œuvre

Expérimentale	
Partielle	
Totale	12345

Horizon temporel

Mise en œuvre pro.	
Mise en œuvre imm.	12345
Mise en œuvre 5 ans	

Effets à 5 ans	12345
Effets à 10 ans	

Traiter les intersections avec les autres modes



Source : DREIF/GAUCHER

Des sorties d'école en toute sécurité



Source : DREIF/GUIHO



Mieux vivre son quartier en partageant l'espace en aménageant et en assurant la continuité et la commodité des cheminements piétons

ECHELLE	ACTEURS INSTITUTIONNELS	AUTRES ACTEURS	CIBLES Motifs	Distance
Métropole	Etat	Aménageurs	Domicile-Travail	Longue
Bassin de vie	Région STP	Fournisseurs	Scolaire	Moyenne
Quartier	Départements Paris Intercommunal Communes	Usagers Les parents d'élèves	Loisirs/Achats Tourisme	Courte

Rappel du Diagnostic

Les dysfonctionnements pour les cheminements piétons ne permettent pas l'optimisation de la marche à l'échelle du quartier.

Plan de Déplacements Urbains:

Le traitement des espaces publics utilisés par les piétons est une priorité. La mise en œuvre d'actions spécifiques et d'aménagements de qualité permettra de rendre attractive la marche et de faciliter le cheminement des personnes à mobilité réduite à l'échelle du quartier.

Actions à engager:

1 L'action vise à améliorer le confort du piéton en offrant aux piétons une largeur suffisante de marche: il s'agit de libérer sur les trottoirs une largeur minimum libre de tout obstacle par l'organisation du mobilier urbain et l'implantation judicieuse de la signalisation. Le stationnement sera interdit ou organisé. Les largeurs des voies consacrées aux piétons seront augmentées (1,50 m apparaît souhaitable la plupart du temps, la largeur minimale du cheminement doit être de 1,40 m hors mobilier ou autre obstacle éventuel: elle peut toutefois être réduite à 1,20 m lorsqu'il n'y a aucun mur de part et d'autre du cheminement – arrêté du 31.08.1999). La marche doit être considérée comme un réel mode de déplacement en améliorant la connaissance des itinéraires et des temps de parcours par un jalonnement des principaux pôles générateurs de marche et par l'édition de plans indiquant les temps de parcours à pied.

Recommandation du PDU appliquée par les communes et les aménageurs

2 L'action vise à améliorer le confort du piéton: il faut mettre en place des revêtements adaptés aux cheminements piétons (confort, glissance...) et un mobilier de confort, de sécurité et d'agrément (bancs, poubelles, plans de ville, arbres, éclairage...) tout en assurant une verbalisation plus forte des dépôts de déjections canines.

Orientation du PDU appliquée par les communes et les aménageurs

3 Mise en réseau des zones 30 et des quartiers tranquilles.

Orientation du PDU appliquée par les communes

Catégories de mesures

Curatif	1,2,3
Préventif	

Clefs d'actions

Physique	1,2,3
Tarifaire	
Info/Connaissance	
Réglementaire	

Mise en œuvre

Expérimentale	
Partielle	
Totale	1,2,3

Horizon temporel

Mise en œuvre pro.	
Mise en œuvre imm.	1,2,3
Mise en œuvre 5 ans	

Effets à 5 ans	1,2,3
Effets à 10 ans	



Assurer la continuité et la commodité des cheminements piétons



Source: DREIF/GUIHO

L'organisation du mobilier urbain détermine le cheminement des piétons



Source: DREIF/GAUTHIER

Entrée du stade de France



Mieux vivre son quartier en favorisant l'utilisation des deux roues

ECHELLE	ACTEURS INSTITUTIONNELS	AUTRES ACTEURS	CIBLES Motifs	Distance
Métropole	Etat	Associations	Domicile-Travail	Longue
Bassin de vie	Région	Entreprises,	Scolaire	Moyenne
Quartier	STP	Gestionnaires de parkings, de centres commerciaux, des équipements concernés par le jalonnement.	Professionnel	Courte
	Départements		Loisirs/Achats	
	Paris		Tourisme	
	Intercommunal			
	Communes			

Rappel du Diagnostic

L'utilisation des vélos n'est pas suffisamment répandue car les itinéraires cyclables présentent de nombreux dysfonctionnements : discontinuité, allongement excessif des parcours, insécurité des carrefours, absence de jalonnement.

Plan de Déplacements Urbains :

La mesure regroupe des actions nécessaires pour rendre attractive l'utilisation du vélo à l'échelle du quartier. Ce sont des recommandations qui concernent aussi les aménagements futurs pour valoriser l'usage de tous les deux roues.

Actions à engager :

1 Il faut assurer le jalonnement des itinéraires cyclables structurants pour développer l'usage de la bicyclette. Il faut permettre le repérage des itinéraires, faciliter leur accessibilité. L'action prévoit la mise en place de panneaux de jalonnement permettant de signaler les principales destinations par itinéraire, les principales sorties vers des équipements importants, ainsi que les rabattements depuis l'extérieur. Elle prévoit aussi la mise en place d'une cartographie issue d'un support informatique pour cyclistes urbains (itinéraires conseillés suivant des réseaux pré-étudiés, aménagements de sécurité, les zones 30, parcs à vélo importants, équipements et adresses vélocistes et autres informations utiles).

Orientation du PDU appliquée par les communes, les aménageurs et les comités locaux.

2 Il faut réserver des emplacements de stationnement sur voirie pour développer l'usage des deux roues avec ou sans moteur. Ces emplacements de stationnement réservés doivent être accessibles directement de la chaussée, en nombre suffisant (un ratio de 1 % de l'espace occupé par le stationnement voiture est recommandé) et avec une interdistance réduite; ils seront équipés de mobilier d'accrochage. Il faut envisager plus particulièrement le cas des écoles, gares, équipements publics et artères commerçantes. Des normes devront être insérées dans les documents d'urbanisme pour permettre le garage des vélos et deux roues à moteur dans les constructions nouvelles. Des emplacements réservés aux deux roues motorisés seront mis en place dans les parcs de stationnement. Une attention particulière devra être apportée au gardiennage des vélos devant les collèges et lycées et à proximité des bâtiments publics et des gares, afin de lever les réticences à l'utilisation de ce mode de transport.

Prescription du PDU appliquée par les communes

3 Pour les liaisons de quartier, il s'agit d'assurer des itinéraires continus, les plus directs possible, aux cyclistes, en les aménageant et en les signalant de manière adéquate (en particulier en cas de travaux). L'action prévoit la mise en place d'itinéraires par une répartition de l'espace, la mise en place de contre-sens vélo et de traitements cyclables afin d'offrir aux vélos le plus de confort possible.

Orientation du PDU appliquée par les communes et les aménageurs

Catégories de mesures

Curatif	1, 2, 3
Préventif	2

Clefs d'actions

Physique	3
Tarifaire	
Info/Connaissance	1
Réglementaire	2

Mise en œuvre

Expérimentale	
Partielle	
Totale	1, 2, 3

Horizon temporel

Mise en œuvre pro.	2
Mise en œuvre imm.	1
Mise en œuvre 5 ans	

Effets à 5 ans	1, 2, 3
Effets à 10 ans	

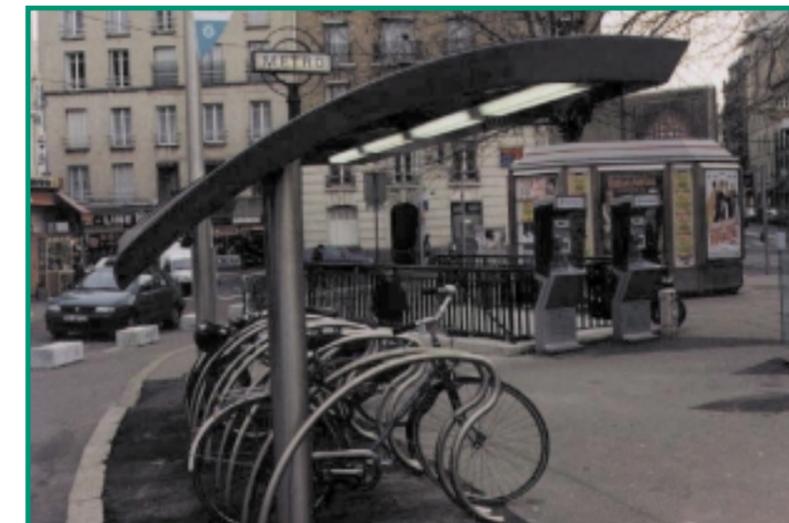


Favoriser l'utilisation du vélo



Source : SNCF

Places de stationnement vélo pour inciter au rabattement sur les transports collectifs



Source : RATP/DUPUY



Mieux vivre en favorisant les modes de déplacements doux et leurs rabattements sur d'autres modes

ECHELLE	ACTEURS INSTITUTIONNELS	AUTRES ACTEURS	CIBLES Motifs	Distance
Métropole	Etat	Associations de cyclistes	Domicile-Travail	Longue
Bassin de vie	Région	Entreprises	Scolaire	Moyenne
Quartier	STP	Bureaux d'études spécialisés	Professionnel	Courte
	Départements	Transporteurs	Loisirs/Achats	
	Paris		Tourisme	
	Intercommunal			
	Communes			

Rappel du Diagnostic

Les modes doux ne sont pas systématiquement reliés aux autres modes de transport; pourtant ils représentent un potentiel non négligeable de rabattement sur de nombreuses gares.

Plan de Déplacements Urbains:

La mesure regroupe des actions nécessaires pour rendre attractive l'utilisation de modes doux (vélo, marche) et leur combinaison avec d'autres modes de transport à l'échelle du quartier pour des distances courtes et moyennes. Cette mesure vise à stimuler d'autres modes que la voiture.

Actions à engager:

1 Le PDU prévoit des actions d'information auprès des lieux d'emploi, d'habitat, des parcs de rabattement voiture particulière sur l'ensemble de ces aménagements ainsi que sur les horaires d'accessibilité des cyclistes dans les trains.

Prescription du PDU suivie par les transporteurs et recommandation pour les collectivités qui devront relayer l'information auprès des habitants et salariés de leurs communes

2 Il faut mettre en place, dans un rayon de trois kilomètres autour des gares SNCF ou RER, un réseau cyclable convergeant vers celles-ci.

Recommandation du PDU suivie par les communes et les transporteurs

3 La mise en place d'un jalonement piétons autour des gares et de stations de métro indiquant les principaux équipements situés dans un rayon de 800 m pour rendre plus attractive la marche à pied. Cette action prévoit, outre le jalonement, la protection des arrêts de bus et de leurs abords immédiats contre le stationnement, par l'élargissement du trottoir, la mise en place de protections physiques appropriées, ainsi que par le relèvement des amendes par changement de la classification de l'infraction.

Recommandation du PDU suivie par les communes et les transporteurs

4 L'action vise à amoindrir l'effet rupture de charge des parcours de piétons et leur assurer la continuité des cheminements. Les moyens sont l'amélioration de la signalétique et des dispositifs d'attente des transports en commun.

Recommandation du PDU suivie par les communes et les transporteurs

Catégories de mesures

Curatif	1,2,3,4
Préventif	

Clefs d'actions

Physique	1,2
Tarifaire	
Info/Connaissance	1,3,4
Réglementaire	

Mise en œuvre

Expérimentale	
Partielle	2
Totale	1,3,4

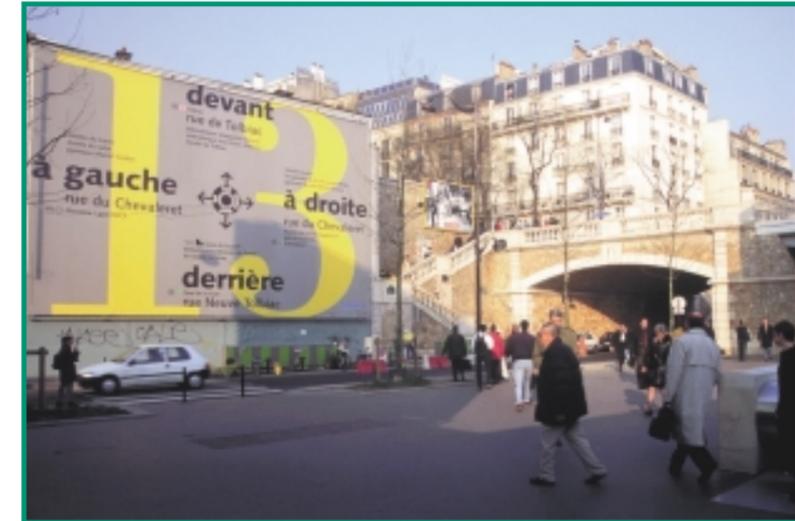
Horizon temporel

Mise en œuvre pro.	
Mise en œuvre imm.	1,2,3,4
Mise en œuvre 5 ans	

Effets à 5 ans	1,2,3,4
Effets à 10 ans	



Favoriser les modes de déplacements doux et leurs rabattements sur d'autres modes



Source: DREIF/GUIHO

Signalétique pour piéton à la sortie Bibliothèque François Mitterrand de la ligne 14



Source: DREIF/GAUTHIER

Favoriser les modes de déplacement doux