

LE PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS D'ÎLE-DE-FRANCE, BILAN À MI-PAROURS

Ce numéro présente les principaux éléments du bilan à mi-parcours du PDUIF. Il détaille ensuite les retours d'expérience que le Département a partagé lors d'un des séminaires organisés pour bâtir la feuille de route 2017-2020 du PDUIF. Le séminaire des Hauts-de-Seine traitait de la marche et de l'accessibilité.

Des chiffres du bilan, à mi-parcours du PDUIF, au niveau régional

Evolution de la mobilité Les transports collectifs

+1,3 % de déplacements par an en moyenne régionale

Le trafic routier

-0,5 % de déplacements par an en moyenne régionale

Les transports collectifs

+8-9 % d'offre

+6-7 % de fréquentation

Les aménagements cyclables

2 400 km d'aménagements construits depuis 2010

3 000 places de stationnement supplémentaires aux abords des gares

Le Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF), document de planification des politiques d'aménagement et de transport, élaboré pour la période 2010-2020, est arrivé à mi-parcours. À cette occasion le Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF) a réalisé une évaluation des objectifs et actions définis. Ce numéro de *La lettre de la mobilité* présente la vision et l'implication des Hauts-de-Seine dans la démarche.

Un bilan en demi-teinte concernant les enjeux environnementaux et de sécurité

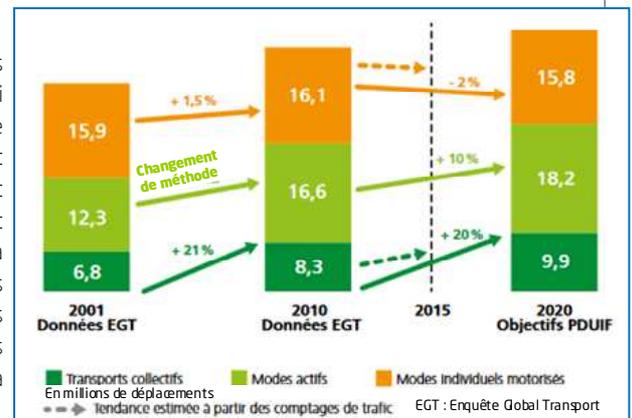
Les objectifs et le cadre des politiques de déplacements fixés par le PDUIF doivent permettre d'améliorer la qualité de l'air, de réduire les émissions de gaz à effet de serre, les nuisances sonores liées au trafic routier et d'améliorer la sécurité routière.

Le bilan montre que les concentrations des principaux polluants liés au trafic routier sont en baisse mais restent supérieures à l'objectif de qualité visé.

Le nombre de tués sur les routes a peu évolué entre 2011 et 2015, les piétons et les usagers des deux-roues motorisés restent très vulnérables.

Des objectifs de mobilité en transports collectifs cohérents à mi-parcours

L'objectif de diminution de 20 % des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2020, a été traduit en objectifs de nombre de déplacements par mode de transport (transports collectifs, modes actifs et modes individuels motorisés) en tenant compte du développement urbain de la région. Ainsi le nombre de déplacements en transports collectifs et en modes actifs doit fortement augmenter. Les actions définies dans le PDUIF visent toutes à atteindre cet objectif.



Les comptages de trafic montrent à mi-parcours une évolution de la mobilité conforme aux objectifs du PDUIF. Une nette augmentation de l'usage des transports collectifs se dégage et une légère diminution du trafic routier apparaît. Concernant les modes actifs, il est plus difficile de dégager une tendance en l'absence de données, ce sera la future Enquête globale transport (EGT) qui établira en 2020 l'évolution par rapport à 2010.

Suite au bilan à mi-parcours, le STIF souhaite :

- conforter les actions initialement inscrites aux conclusions du bilan, pour poursuivre, renforcer ou s'adapter ;
- intégrer les nouveaux plans d'action de la Région et du STIF ;
- anticiper les ruptures dans les solutions de mobilité, rendues possibles par les évolutions technologiques.

Pour les actions relevant de maîtrise d'ouvrage locale, des séminaires ont été organisés avec les départements pour aider à bâtir la feuille de route 2017-2020 du PDUIF.

UN SÉMINAIRE DANS LES HAUTS-DE-SEINE SUR L'ACCESSIBILITÉ ET LA MARCHÉ

Le séminaire organisé dans les Hauts-de-Seine avait pour thématiques la marche et l'accessibilité, sujets qui correspondent à la fois à des problématiques propres au territoire et à des enjeux généraux identifiés dans le cadre de l'évaluation en continu du PDUIF.

Rendre accessible la chaîne de déplacements

La loi d'accessibilité de 2005 a apporté des principes nouveaux notamment celui de « continuité de la chaîne de déplacements ». Il a pour but de permettre aux personnes handicapées et à mobilité réduite d'avoir accès à l'ensemble des services avec la meilleure autonomie. Ainsi, le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics et les transports sont concernés.

Le Département est concerné par la mise en accessibilité des bâtiments dont il a la charge. Il a également l'obligation de rendre accessible les arrêts de bus situés sur la voirie départementale. Concernant les traversées et cheminements piétons, sa démarche est volontaire.



Une démarche concertée et coordonnée pour la mise en accessibilité des arrêts de bus qui affiche un bilan très positif

La démarche suivie pour la mise en accessibilité des arrêts de bus s'articule en 3 phases :

- le diagnostic qui permet d'analyser l'état actuel et de déterminer les aménagements à mettre en place;
- la phase études permettant de définir les moyens pour répondre aux objectifs fixés par le diagnostic;
- la mise en oeuvre des aménagements étudiés et validés.

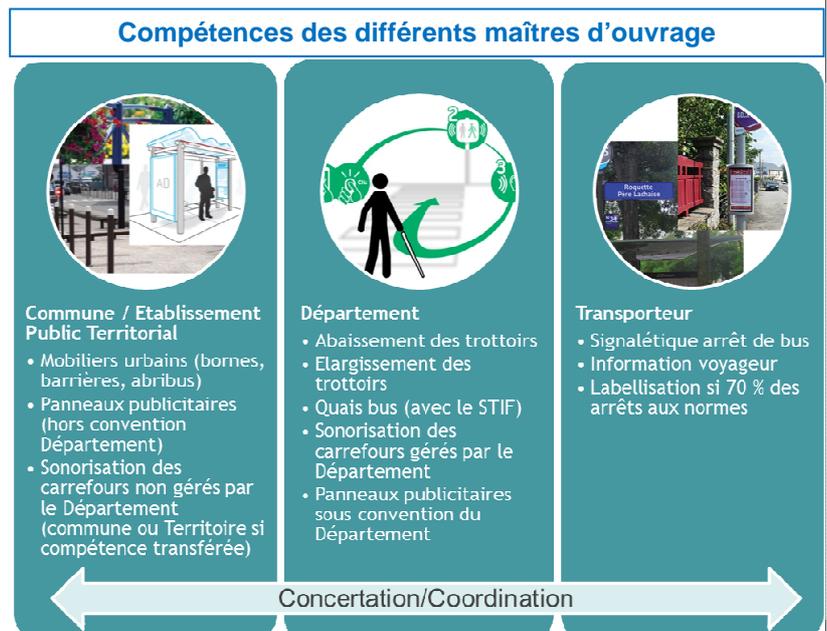
Ces différentes étapes sont menées en concertation/coordination avec l'ensemble des acteurs concernés pour assurer une solution et une mise en oeuvre optimale.

Le bilan de ces mises en accessibilité est très positif :

- 90 % sont aujourd'hui accessibles, soit 1 530 sur 1 700 points d'arrêts situés sur voirie départementale ;
- Depuis 2013, plus de 10 M€ investis dans le programme départemental de mise aux normes ;
- Le reste-à-faire est programmé pour l'année 2017 et répondra aux engagements pris auprès du STIF via l'Agenda d'accessibilité programmée (Ad'AP).

Le séminaire est l'occasion de partager la méthodologie mise en place et son retour d'expérience. Le Département peut ainsi mettre en avant des points de vigilance pour éviter les retards ou les annulations de travaux de mise aux normes :

- des contraintes techniques inhérentes ;
- d'autres projets à horizon proche permettant d'intégrer la mise aux normes (exemple des gares du Grand Paris Express) ;
- des problèmes riverains/commerces nécessitant des actions de communication et d'information.



D'AUTRES ENSEIGNEMENTS DU BILAN À MI-PAROURS DU PDUIF

L'attractivité des transports collectifs

Plusieurs grandes infrastructures de transport ont pris du retard, notamment Eole (+ 2 ans, 2022-2024), M15 sud (+ 2 ans, 2022), M14 (+ 2 ans, 2019), M4 (+ 2 ans, 2020/2021). Les schémas directeurs des lignes du Transilien ont également pris du retard notamment ceux de la ligne J, de la ligne L sud et nord, de la ligne N et de la ligne U.

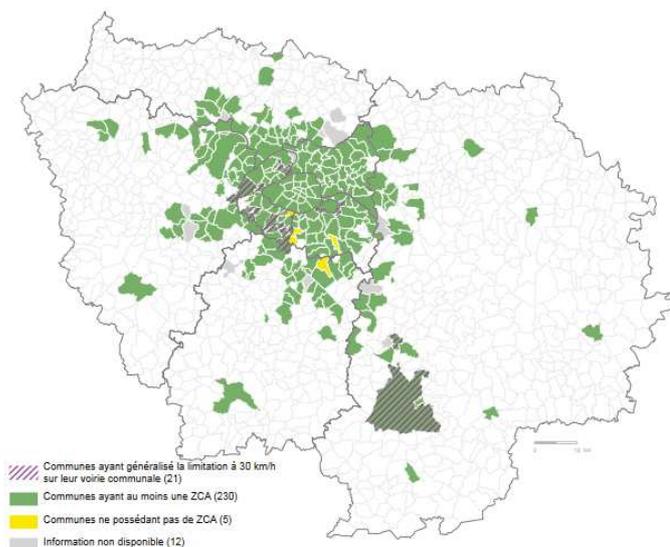
En petite couronne, l'augmentation de fréquentation des bus est uniquement de 1 % alors que l'augmentation de l'offre a été de 4,6 %. La mise en service de plusieurs tramways a probablement absorbé une partie de l'augmentation de fréquentation des lignes de bus.

Un large recours aux zones de circulation apaisée et quelques généralisations

Cette action est identifiée en réponse aux défis 3 et 4 du PDUIF qui visent à redonner de la place respectivement à la marche et au vélo. Il s'agit d'un enjeu fort en termes de sécurité, en effet une vitesse limitée réduit fortement la gravité des accidents pour les piétons et les cyclistes.

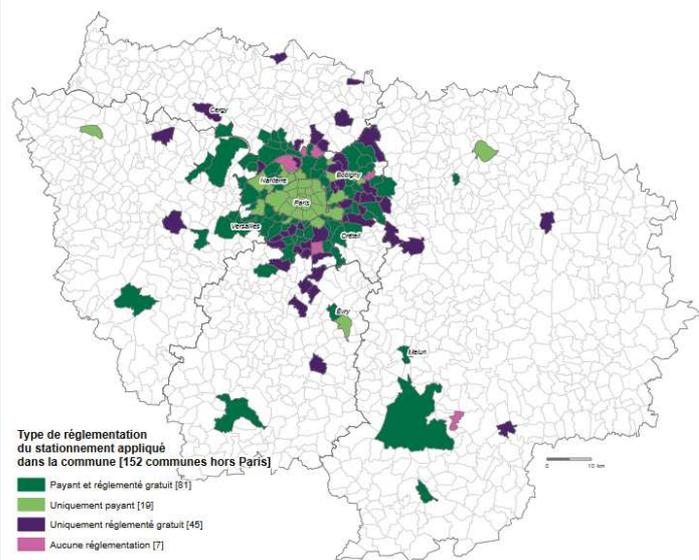
Zones de circulation apaisée (ZCA) dans les communes de plus de 10 000 habitants d'Île-de-France

Au 31/12/2015



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

Au 01/01/2015



Dans les Hauts-de-Seine, pratiquement la totalité des communes ont adopté des zones de circulation apaisée et les communes de Clamart, Clichy, Sèvres et Sceaux ont généralisé une limitation à 30 km/h sur l'ensemble de la voirie communale.

Le stationnement, un levier en faveur d'une mobilité plus durable encore peu utilisé

La réglementation du stationnement sur voirie et l'instauration de normes plafond de stationnement pour les opérations de bureaux, restent encore très limités.

Dans les Hauts-de-Seine, certaines communes ne disposent encore pas de réglementation ou uniquement d'un stationnement gratuit de durée limitée.

Le prochain numéro présentera les actions du Département concernant le vélo.

L'observatoire est animé par le service Politiques et offres de mobilité de la direction des Mobilités.

Contact : mobilite-CD92@hauts-de-seine.fr
www.hauts-de-seine.fr/cadre-de-vie/transports/mobilite/