
Evaluation du Plan de déplacements urbains d'Île-de-France 2010-2020

Préparation du prochain plan des mobilités en Île-de-France à l'horizon 2030

Colloque du CRIES - 8/11/2022



1

Le Plan de déplacements urbains d'Île-de-France

Le PDUIF 2010-2020 et sa feuille de route 2017-2020



Elaboré par Île-de-France Mobilités en 2010, approuvé par le Conseil régional d'Île-de-France en juin 2014



Un bilan à mi-parcours en 2016



Une feuille de route pour la période 2017 – 2020 décidée par le Conseil d'Administration d'Île-de-France Mobilités

Le PDUIF 2010-2020 et sa feuille de route 2017-2020

Le PDUIF doit assurer
un équilibre durable



9 défis, 34 actions portant sur l'ensemble
des enjeux de mobilité

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

La mise en œuvre du PDUIF

La mise en œuvre du PDUIF repose sur l'ensemble des acteurs en charge des transports collectifs, de la voirie, du stationnement, de l'aménagement, du transport de marchandises...

Elle est encouragée / facilitée par :

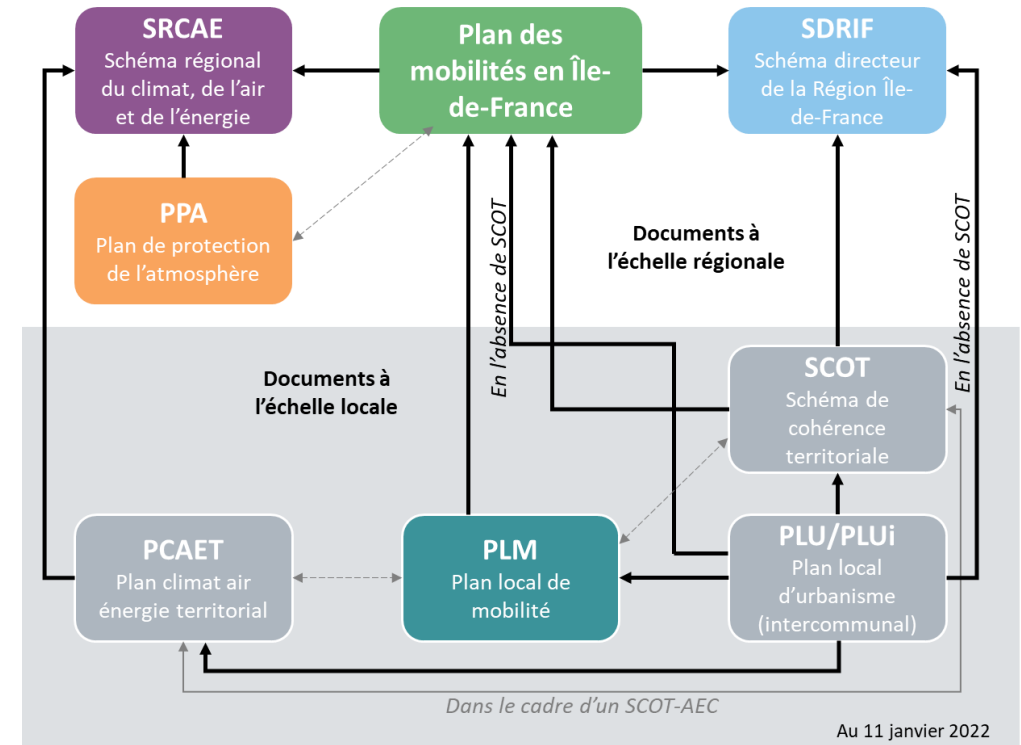
- les politiques de subventions de la Région Île-de-France et d'Île-de-France Mobilités
- les liens de compatibilité avec les documents d'urbanisme et le pouvoir de police des maires.

Des actions sous formes de recommandations sauf pour 4 mesures prescriptives (PDUIF actuel) :

- les normes de stationnement voiture dans les PLU pour les bureaux
- les normes de stationnement vélo dans les PLU
- le nombre de places de stationnement vélo dans l'espace public
- la priorité aux tramways et aux lignes de bus Mobilien dans la gestion des carrefours



Le PDUIF à l'échelle régionale se décline en Plans locaux de mobilité élaborés par les EPCI.



2

L'évaluation du PDUIF

Dispositif et résultats globaux

Objectifs de l'évaluation du PDUIF

L'évaluation de l'atteinte des objectifs

- Objectifs d'évolution de la mobilité
- Objectifs environnementaux
- Objectifs de sécurité routière

Le bilan de la mise en œuvre des actions

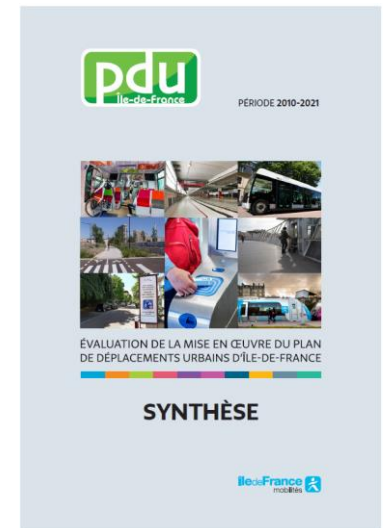
- Niveau d'avancement en fin de décennie 2010 – 2020
- Éléments d'analyse des facteurs qui ont facilité la mise en œuvre ou le cas échéant des difficultés rencontrées
- Impact des actions sur l'évolution de la mobilité

La constitution d'un diagnostic pour le futur Plan des mobilités en Île-de-France à l'horizon 2030

- Ainsi, lorsqu'il n'a pas été possible d'évaluer les réalisations de la période 2010 – 2020, mais que des informations étaient disponibles pour la situation 2021, ces éléments ont été inclus dans le rapport d'évaluation à titre de diagnostic.

Un bilan de la gouvernance de la mise en œuvre du PDUIF

Evaluation du
PDUIF en ligne
sur le site pduif.fr



Organisation de l'évaluation finale du PDUIF

Recueil de données et production d'analyses :

- Données rassemblées par l'Omnif dans le cadre de l'évaluation en continu du PDUIF
- Collecte et analyse de données provenant de l'ensemble des acteurs de la mobilité

Janvier - Novembre 2021

Ateliers thématiques avec des experts et des associations pour préciser les analyses, valider les constats notamment pour les thématiques où les données manquent

Avril - Novembre 2021

Comités de partage avec les départements et les EPCI (*dont ceux soumis à l'obligation de réalisation de Plans locaux de mobilité depuis janvier 2021*)

Octobre 2021

Partage d'une version provisoire du rapport d'évaluation avec l'ensemble des acteurs de la mobilité en Île-de-France **lors des Assises de la mobilité**

6 décembre 2021

Délibération du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités prenant acte de l'évaluation et décidant la mise en révision du PDUIF

25 mai 2022

Une évaluation qui repose sur de nombreux contributeurs

Les partenaires régionaux ont fourni des données et produit des analyses spécifiques

- Institut Paris Region, Atelier Parisien d'Urbanisme
- DRIEAT (dont DiRIF), SDES
- Airparif, Bruitparif

Les collectivités ont fourni des données, apporté des témoignages lors des réunions thématiques, et participé aux comités de partage de la synthèse des éléments recueillis

- Départements, EPCI, communes, Métropole du Grand Paris

Les opérateurs de transport et gestionnaires d'infrastructures (transports collectifs, routes, réseaux d'énergie, fluvial, logistique, portuaire) ont également fourni des données et partagé leurs analyses

- RATP, SNCF, OPTILE, Société du Grand Paris
- SNCF Réseau, VNF, HAROPA Ports de Paris

Les données d'autres partenaires ont été utilisées pour l'évaluation

- ministère de la Transition écologique, DGEC, DGITM, DGFIP, INSEE, Ademe, GIREVE, GRTgaz, fédération des professionnels de la micromobilité, OpenStreetMap, UNICEM

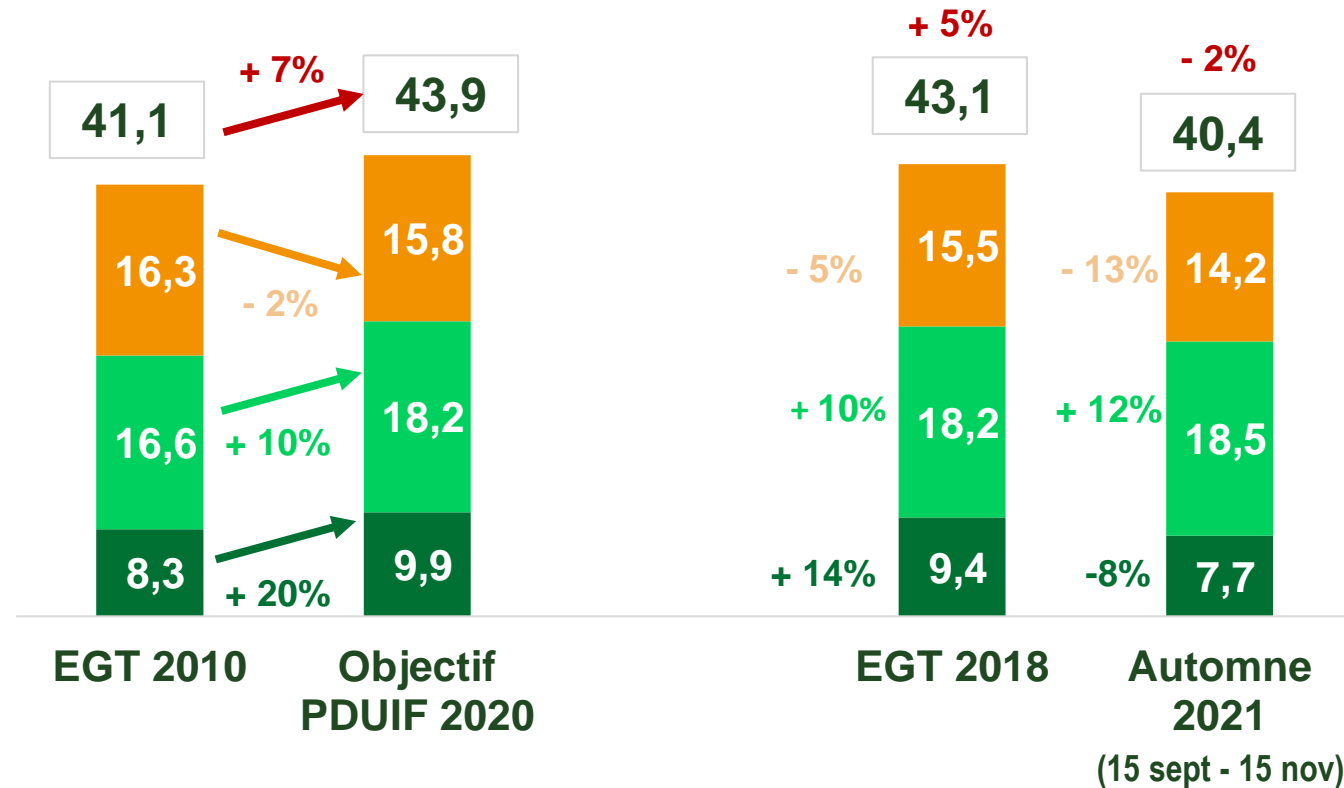
La Région Île-de-France a été associée à l'ensemble de la démarche

Une trajectoire d'évolution des modes en phase avec les objectifs du PDUIF, mais une mobilité bouleversée par la crise sanitaire

Sources :

- Enquête globale transport de 2010, référence pour les objectifs du PDUIF
- Résultats partiels 2018 de l'EGT H2020 (janvier 2018 - juin 2019)
- Enquête sur la mobilité au temps de la Covid-19 (vague de septembre à novembre 2021)

Evolution des déplacements en jour ouvrable par rapport à 2010 (en millions)



■ Transports collectifs

■ Modes actifs

■ Modes individuels motorisés

Environnement, sécurité routière une amélioration pas encore suffisante

Emissions de gaz à effet de serre des transports

Objectif PDUIF

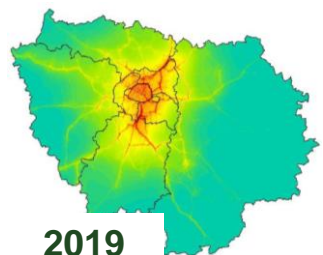
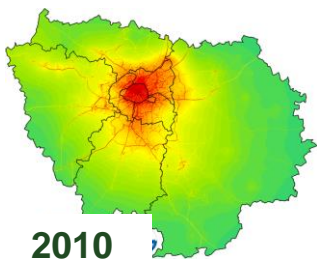
-20%

Observé
2010 – 2018 \searrow -13 %

Source Airparif

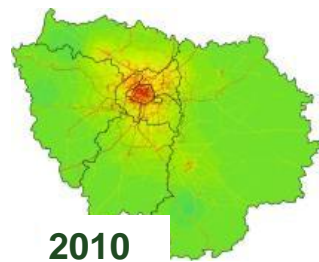
Qualité de l'air

NOx



\searrow -32 %

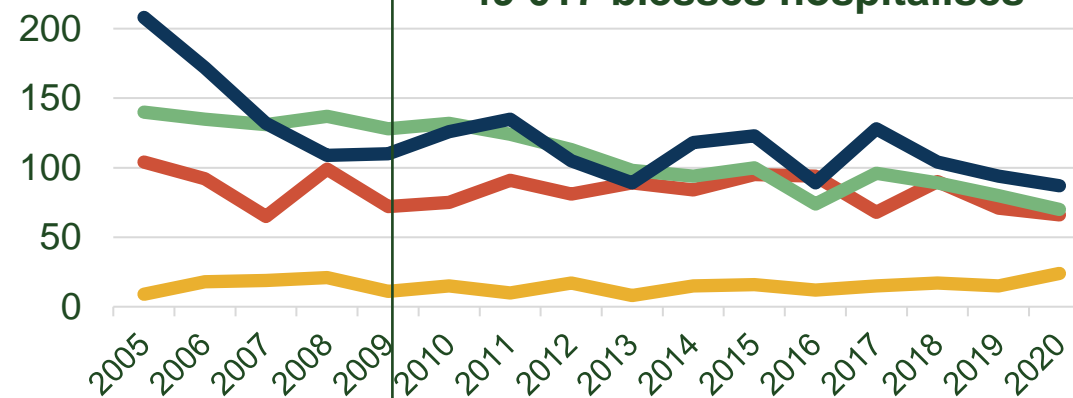
PM10



\searrow -17 %

Sécurité routière

2010 – 2020
3 420 tués
49 017 blessés hospitalisés



- Piétons
- Cyclistes
- Deux-roues motorisés
- Véhicules légers et utilitaires

Source : DRIEAT

Un engagement fort de l'ensemble des acteurs

A fin 2021, les 2/3 des actions sont bien engagées voire terminées.

Les actions ont été mises en œuvre sur l'ensemble des territoires franciliens.

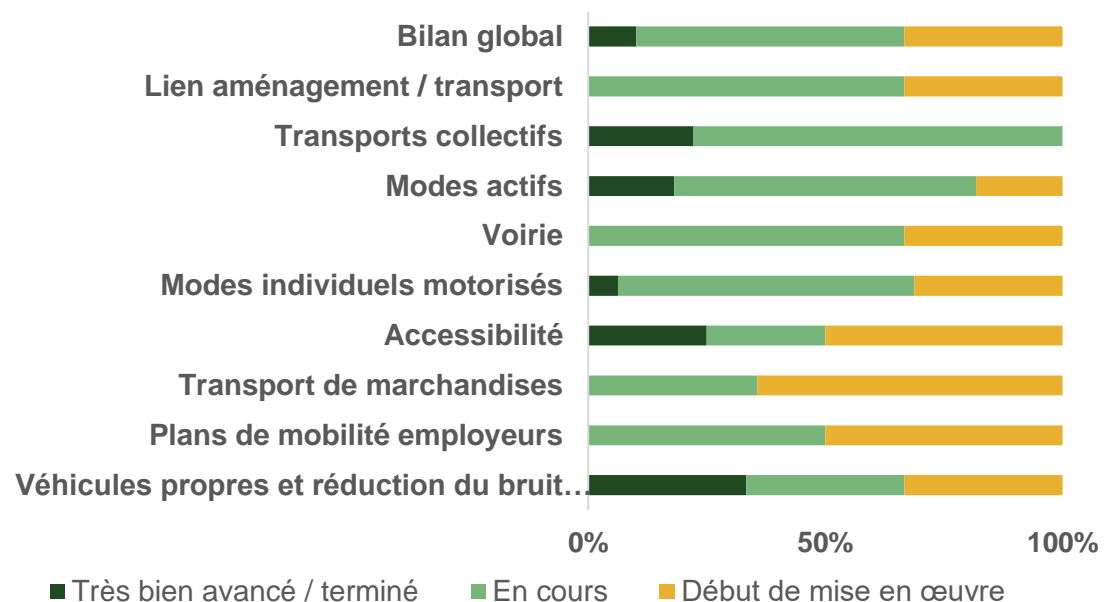
Les actions les plus avancées :

- ont concentré la quasi-totalité de l'action publique (transports collectifs, vélo en fin de décennie)
- sont celles qui bénéficient d'un pilotage clairement établi, de financements de la part de la Région ou d'Île-de-France Mobilités.

Les actions les moins avancées (accessibilité de la voirie, transport de marchandises) :

- ne sont pas toujours les plus coûteuses
- sont moins maîtrisées techniquement
- font peur par leur ampleur.

L'émergence de nouvelles technologies / services de mobilité d'initiative privée est parfois venue percuter l'action publique.



3

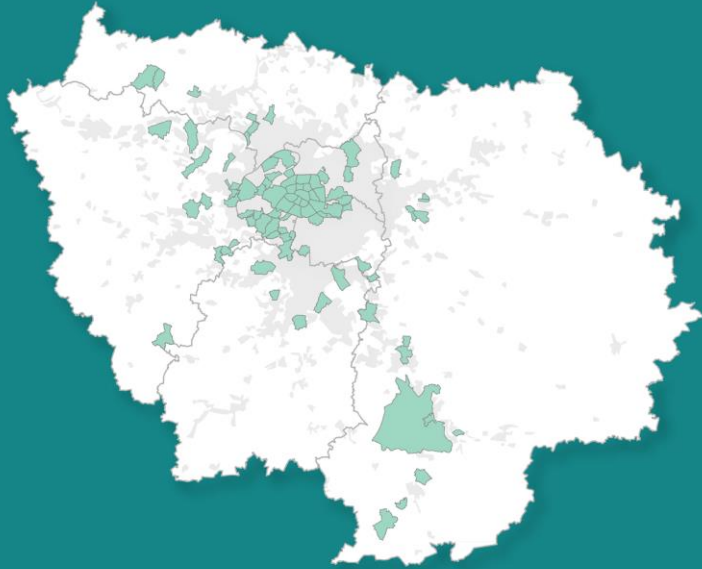
L'évaluation du PDUIF

Focus thématiques

Pacifier la voirie, une mesure qui progresse en Île-de-France

Fin 2021

- **70 communes** ont généralisé la limitation à 30 km/h



- **1/3** des communes franciliennes offrent au moins **une zone de rencontre ou piétonne**
- **24 %** du linéaire de voirie urbaine à 30km/h

Sources : OpenStreetMap, 2021 ; Villes30.org, 2020 ; Enquête IDFM auprès des collectivités, 2020

→ Une nette diminution de la gravité des accidents pour les piétons et les cyclistes dans les zones pacifiées en Île-de-France



36% des accidents vélo



14% des cyclistes tués



28% des accidents piétons



15% des piétons tués

Analyse 2019

Sources : base de données accidents DRIEAT, OpenStreetMap

Les aménagements cyclables se diffusent

Fin 2021

Un total de 11 300 km d'itinéraires cyclables

- 43 % du réseau cyclable structurant prévu par le PDUIF réalisé (1 900 km)
- Une accélération sur la fin de la décennie

250 km de coronapistes

Des projets majeurs lancés : le RER Vélo

- ➔ Des disparités fortes de linéaire aménagé selon les territoires
- ➔ La qualité des aménagements reste perfectible (continuité, carrefours...).

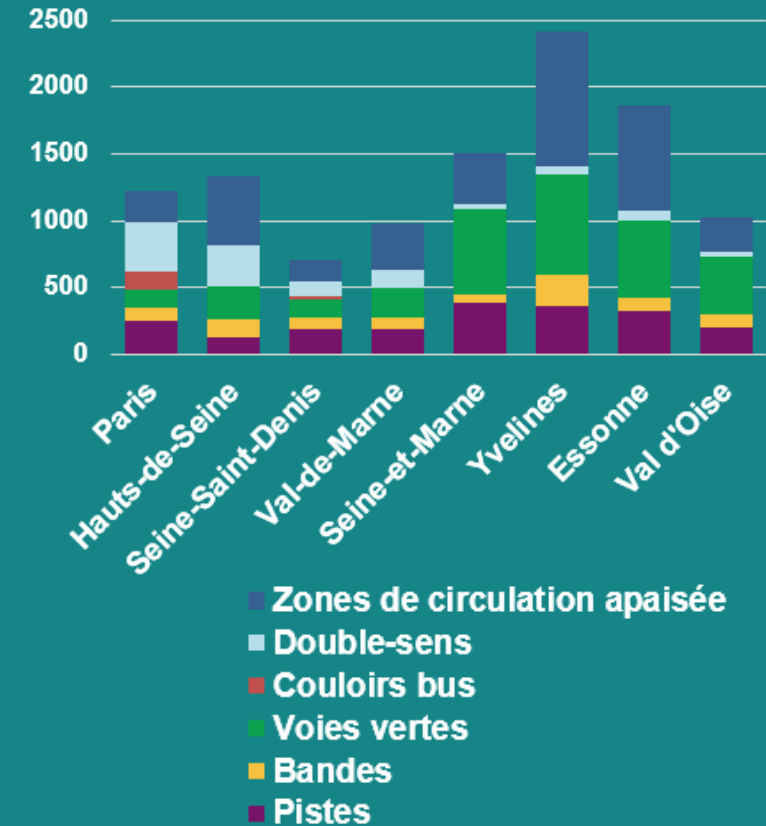


Exemple de discontinuités



Le projet de RER V

Aménagements cyclables à fin 2021



Source : OpenStreetMap, 2021
En revanche, peu de données sur le stationnement vélo sur l'espace public (en dehors des gares)

Le développement de l'usage du vélo a été soutenu par une politique globale largement partagée par les acteurs franciliens



- L'implication de la Région Île-de-France, d'IDFM, des Départements et de la Ville de Paris (financement, maîtrise d'ouvrage) a été déterminante.
- Les déplacements à vélo ont doublé depuis 2010 mais atteignent désormais un palier
 - un mode urbain
 - influence de la météo sur l'usage
 - des profils d'utilisateurs ciblés
- Un enjeu de généralisation de l'usage du vélo : à tous les territoires et tous les Franciliens

1 million de déplacements à vélo par jour en septembre-novembre 2021

70 % par des hommes

36 % par des cadres, 14% par des étudiants

78 % à Paris et petite couronne

Source : enquête mobilité COVID Île-de-France Mobilités, septembre – novembre 2021

Peu d'actions spécifiquement en faveur de la marche

Fin 2021

Un peu plus d'un tiers de l'espace public est dévolu au piéton

Quasiment pas de « plans marche »

Les collectivités qui agissent pour la marche optent pour des plans de circulation limitant la circulation à l'échelle de certains quartiers.

- ➔ La marche est le premier mode de déplacement des Franciliens.
- ➔ Son usage se renforce avec le renforcement de la proximité (développement du télétravail).
- ➔ Les attentes des piétons :
 - des trottoirs plus larges, bien entretenus, sécurisés et sans obstacles
 - des trottoirs réservés aux déplacements à pied
 - une verbalisation plus forte du stationnement des véhicules motorisés sur les passages piétons et sur les trottoirs

Peu de données sur l'état d'accessibilité de la voirie et de l'espace public

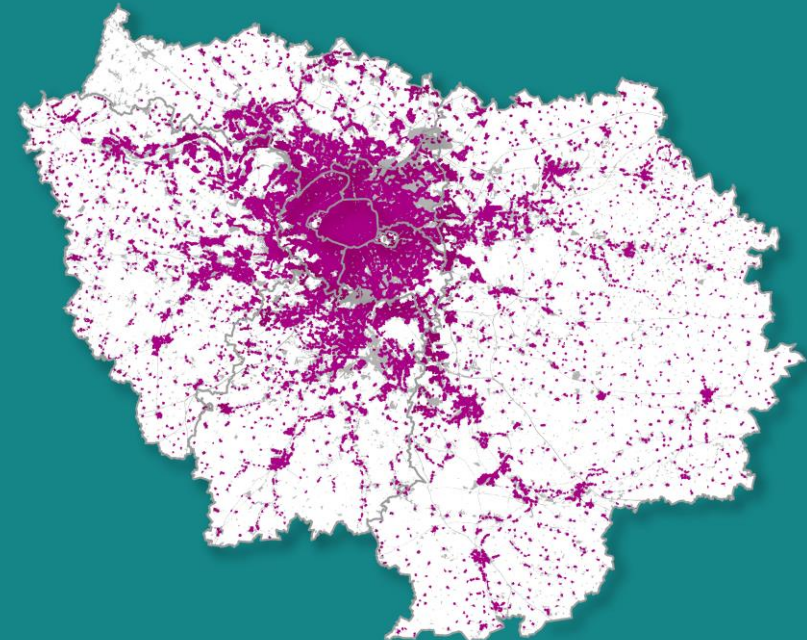
Mais l'accessibilité de l'ensemble de la chaîne de déplacement reste un enjeu

Fin 2021

- L'accessibilité de la voirie est loin d'être généralisée.
 - Nombre de plans de mise en accessibilité de la voirie ?
 - Linéaire de voirie accessible ?
- L'accessibilité de la voirie progresse surtout au gré des autres aménagements de voirie mais constitue rarement une action à part entière.

Peu voire pas de données sur l'état d'accessibilité de la voirie et de l'espace public

- **L'obligation de collecte des données d'accessibilité autour des points d'arrêts prioritaires (d'ici 2022/2023) : une opportunité pour la mise en accessibilité de la voirie.**



57% de la voirie urbaine est à moins de 200 m d'une gare ou d'un arrêt de bus prioritaire

Conditions d'usage de la voiture : des évolutions indépendantes des politiques de mobilité franciliennes

Fin 2021

Evolutions technologiques

- Développement des applications de guidage
- Développement des systèmes d'aide à la conduite

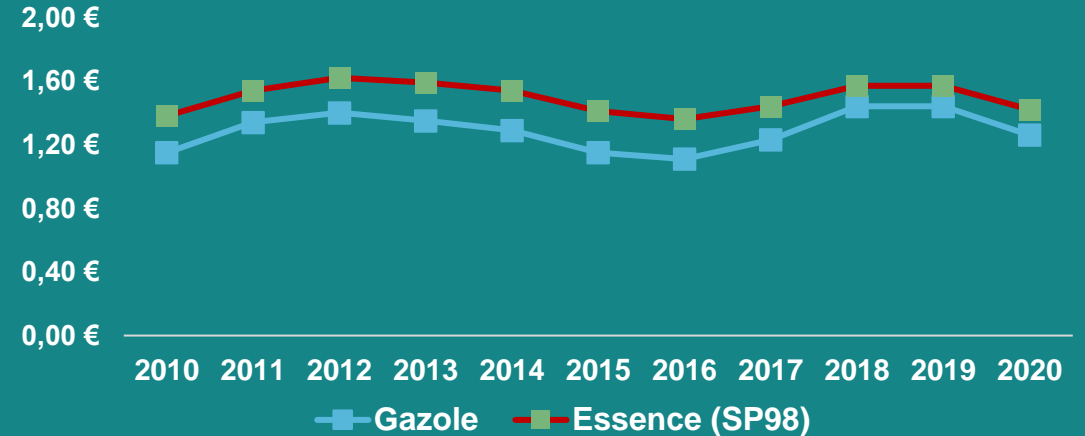
Evolution du prix des carburants

Evolutions sociales

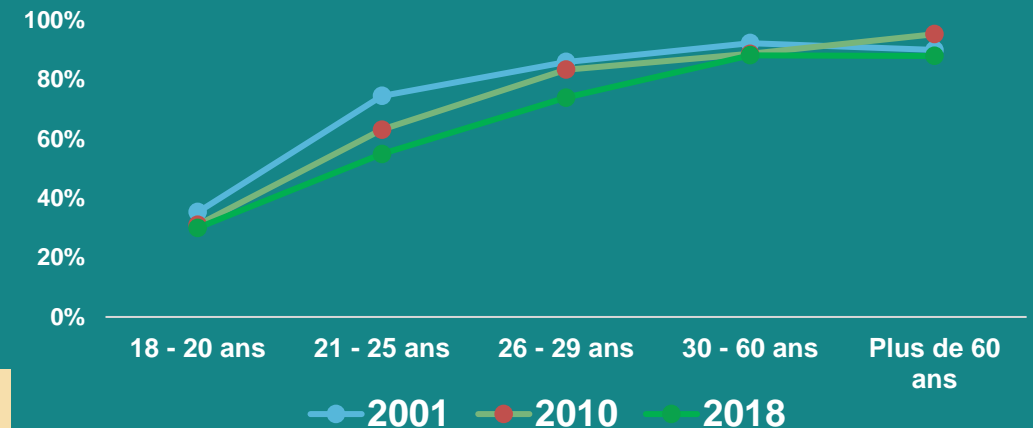
- Baisse du taux de possession du permis de conduire chez les jeunes hommes
- Evolution du rapport à la possession d'une automobile chez les jeunes

Développement des VTC, des services de location de voiture

Prix des carburants (€/l)



Taux de possession du permis de conduire
chez les hommes en Île-de-France



Source : Enquêtes globales transport

Des politiques de stationnement au service d'une mobilité durable

Fin 2021

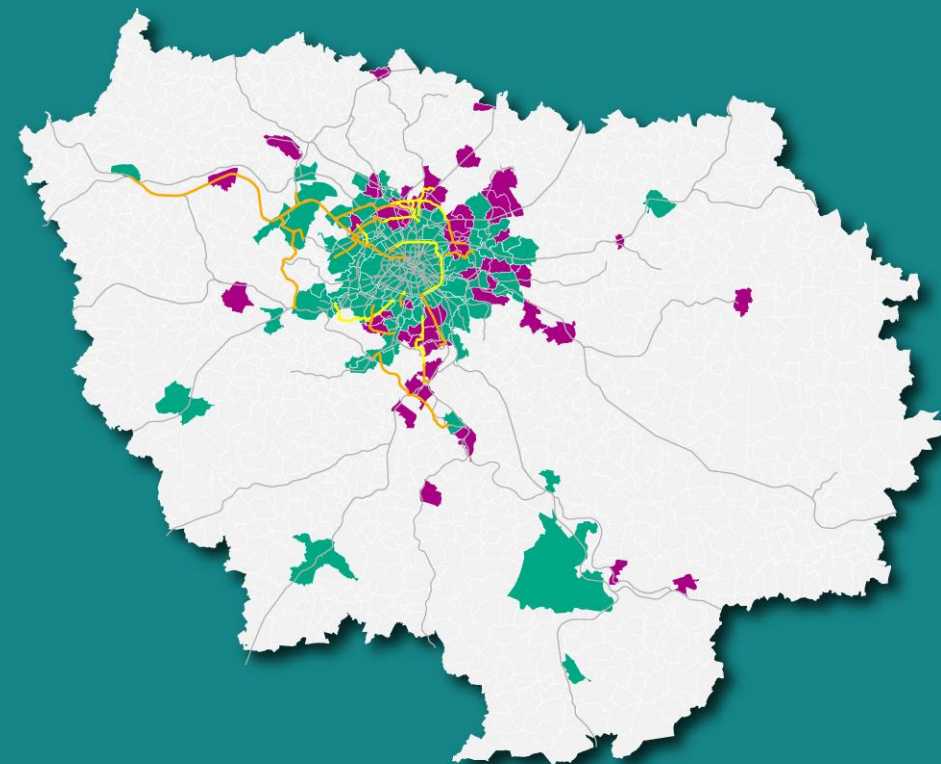
95 communes sur les 153 identifiées par la feuille de route du PDUIF ont des zones payantes

Augmentation des tarifs avec la mise en œuvre de la réforme du stationnement : + 20% en moyenne

- Le taux de rotation a été amélioré.
- Les politiques de stationnement payant ne sont pas toujours cohérentes avec la qualité de la desserte en transports collectifs.

Sources : enquêtes IDFM et GART auprès des collectivités ; sites internet des communes

Stationnement payant sur voirie



- Avec zones payantes
- Pas de zone payante

Maîtriser le nombre de places de stationnement dans les constructions neuves

Fin 2021

Des PLU(i) compatibles pour 63% des communes concernées par les normes plafond bureaux

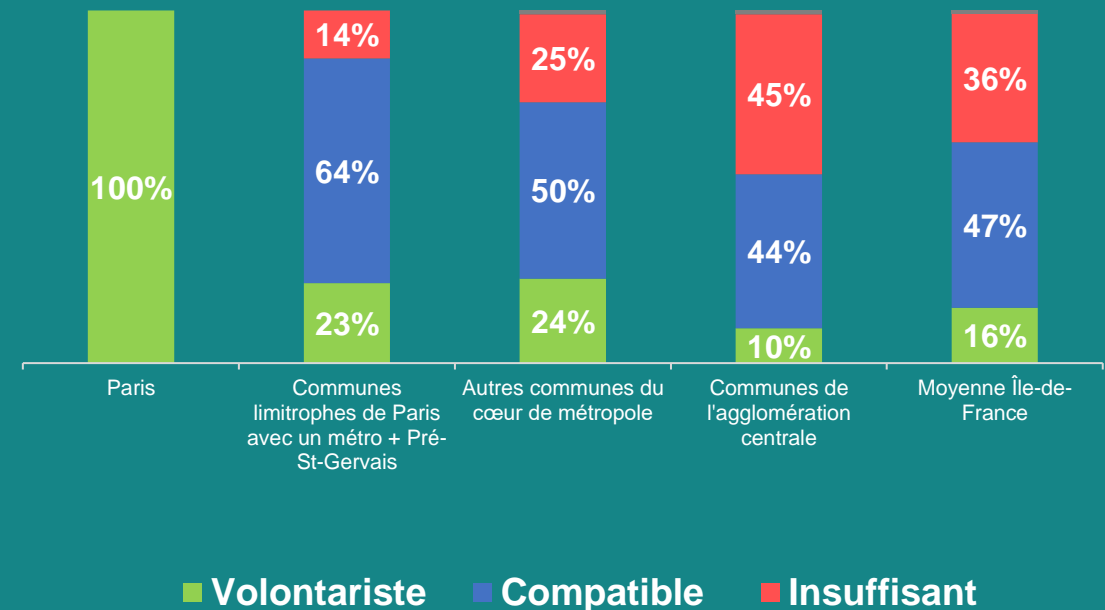


Une part importante des communes ne respecte pas la recommandation pour les logements (limiter la norme plancher à 1,5 fois la motorisation constatée)

→ Des normes qui pourraient être précisées pour mieux tenir compte des contextes locaux (offre de transports collectifs, nature du tissu urbain)

Source : analyse des PLU(i) des collectivités concernées par la prescription du PDUIF en matière de normes plafond pour les bureaux

Respect des normes plafond pour les immeubles de bureaux neufs



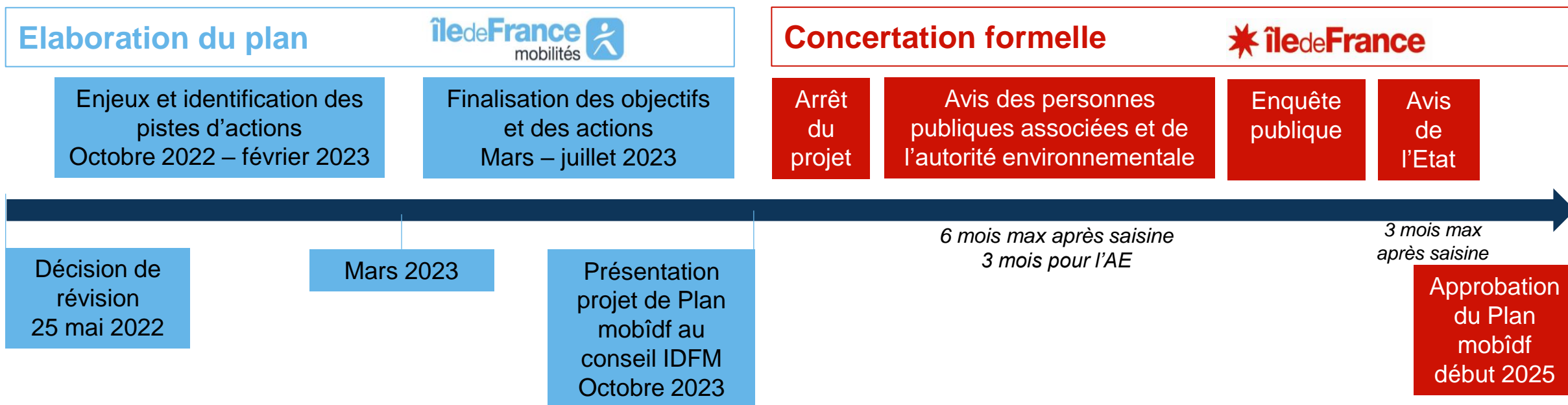
4

**Le Plan mobîdf,
un nouveau cadre à
construire pour les politiques
de mobilité franciliennes à
l'horizon 2030**

Calendrier indicatif global de la révision

Le plan des mobilités en Île-de-France doit être compatible avec le SDRIF.

→ Le calendrier de son élaboration est calé sur celui du futur SDRIF-E, dont l'arrêt devrait intervenir à l'été 2023.



Fixer des objectifs à la hauteur des enjeux des politiques de mobilité en Île-de-France

À partir d'une vision prospective des besoins de mobilité à 2030 tenant compte :

- Des évolutions structurelles de la mobilité suite à la crise sanitaire
- De l'évolution démographique de l'Île-de-France (+ 50 000 habitants par an, vieillissement de la population)
- Du projet d'aménagement régional du SDRIF-E

Une prospective à mener pour :

- Les déplacements des Franciliens, déclinée à une échelle territorialisée
- Les déplacements des visiteurs
- Les déplacements des marchandises

En plaçant les enjeux environnementaux au cœur du plan des mobilités en Île-de-France :

- Réduire les émissions de gaz à effet de serre liées aux déplacements (respect de la Stratégie nationale bas carbone) : atteindre une réduction de 25 % des émissions des transports en Île-de-France en 2030 par rapport à 2020 (soit 2019, hors effet crise sanitaire)
- Réduire les émissions de polluants atmosphériques : quantifier les réductions nécessaires pour le NO₂, les PM 2,5 et PM 10 pour atteindre les seuils réglementaires à proportion de la responsabilité des déplacements en Île-de-France

Tendre vers une vision zéro en termes de sécurité routière

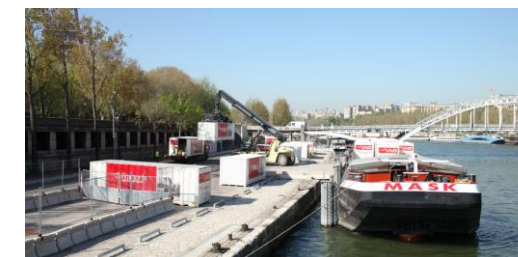
- Réduire de moitié les tués et blessés graves sur les routes et dans les rues d'Île-de-France entre les périodes 2015-2019 et 2025-2029

Orientations pour le plan des mobilités en Île-de-France



- Poursuivre le développement des transports collectifs
- Conforter la dynamique en faveur de l'usage du vélo
- Développer des plans en faveur de la marche à l'échelle des territoires
- Mieux partager la voirie urbaine
- Fixer une nouvelle feuille de route pour l'accessibilité de la chaîne de déplacements
- Mieux adapter les politiques de stationnement aux contextes territoriaux

- Favoriser la transition énergétique des parcs de voitures, de véhicules utilitaires et de poids lourds
- Rendre le réseau magistral et le réseau routier d'intérêt régional plus multimodaux, plus fiables et plus innovants
- Faciliter l'accès des Franciliens aux services de mobilité
- Renforcer le management de la mobilité par les employeurs
- Repenser l'organisation du transport de marchandises



Une gouvernance renforcée pour soutenir la dynamique collective d'action

Un pilotage permettant de faire évoluer la stratégie

- Faire du plan des mobilités une démarche en continu tout autant qu'une planification stratégique

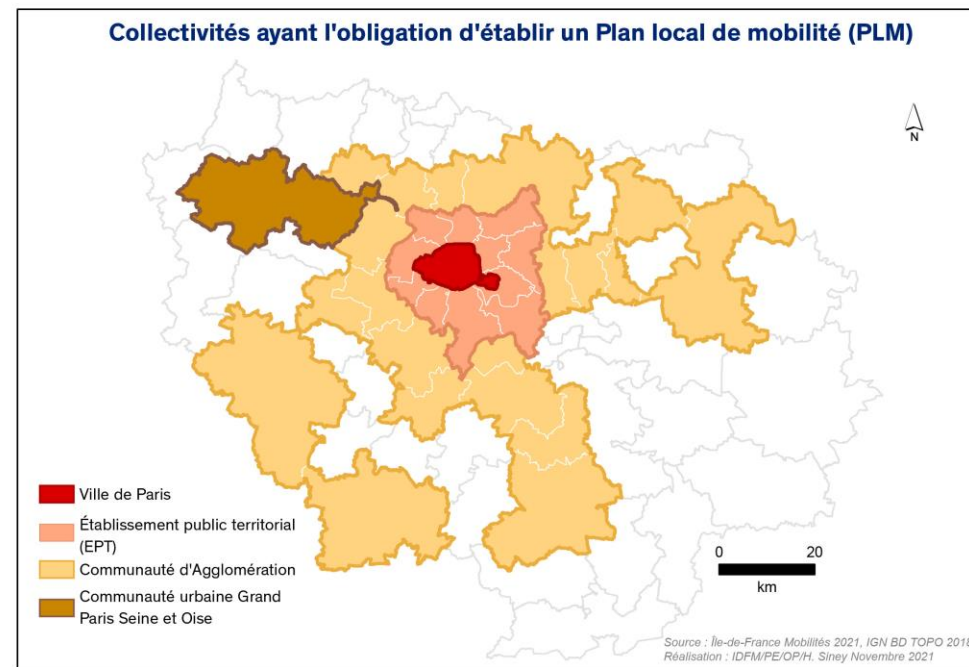
Le rôle clé des Plans locaux de mobilité (PLM)

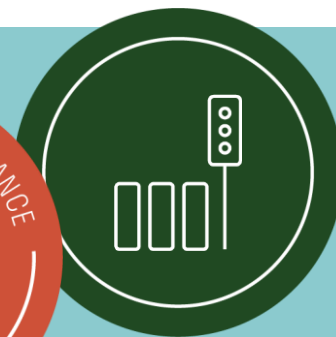
désormais obligatoires pour tous les EPCI sauf les communautés de communes

- Associer étroitement les EPCI à l'élaboration du plan des mobilités en Île-de-France
- Rendre les PLM plus concrets et plus engageants : définition d'un contenu type, réflexion sur un mode de contractualisation engageant les différents acteurs concernés pour certaines actions clés

Des outils d'observation et d'animation à pérenniser

- Omnil (observatoire de la mobilité en Île-de-France)
- Assises annuelles, Trophées de la mobilité, site internet





Merci pour votre attention

