

# L'environnement en Île-de-France

## Mémento - actualisation partielle 2012

Mise à jour : janvier 2013

## La Mobilité



### Le plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF)

Le plan de déplacements urbains en Île-de-France (PDUIF) est un document majeur de la planification des politiques d'aménagement et de transport rendu obligatoire par la loi sur l'Air et l'utilisation rationnelle de l'énergie du 30 décembre 1996. Le PDUIF doit faire face aux enjeux de mobilité tout en assurant la protection de l'environnement et de la santé, en tenant compte de la contrainte financière.

Depuis la loi Libertés et responsabilités locales du 13 août 2004, c'est au syndicat des transports d'Île-de-France (Stif) qu'il revient d'évaluer le PDUIF, de décider de sa mise en révision et de l'élaborer pour le compte des collectivités qui le constituent. Il appartient ensuite au conseil régional d'arrêter et d'approuver le projet.

Les objectifs du PDUIF sont ambitieux : pour réduire de 20% les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2020, il vise à réduire de manière significative l'usage de la voiture, des deux-roues motorisés et des poids lourds et, par voie de conséquence, à accroître fortement l'usage des transports collectifs, des modes actifs – marche et vélo – et, pour les marchandises, l'usage de véhicules plus respectueux de l'environnement, de la voie d'eau et du fret ferroviaire.

Pour atteindre les objectifs du PDUIF, il est nécessaire de changer les conditions de déplacement et les comportements. Le nouveau document, arrêté au 16 février 2012, s'adresse à la fois aux conditions de déplacement et au changement de nos comportements. Trente-quatre actions sont détaillées, dont la grande majorité sont des recommandations à destination des acteurs concernés, pour relever les 9 défis du PDUIF :

Défi 1 : Construire une ville plus favorable aux déplacements à pied, à vélo et en transports collectifs

La manière dont la ville est organisée et structurée est un des déterminants majeurs des besoins et des pratiques de déplacement. Agir sur les formes urbaines et sur l'aménagement est la condition préalable pour permettre une mobilité durable.

Défi 2 : Rendre les transports collectifs plus attractifs

L'usage des transports collectifs doit continuer à croître massivement dans les dix années à venir. Il est nécessaire de les conforter là où leur usage est déjà important et de les développer là où ils manquent. Rendre les transports collectifs plus attractifs, c'est aussi renforcer la qualité du service offert.

Défi 3 : Redonner à la marche de l'importance dans la chaîne de déplacement

La marche est un chaînon de tous les déplacements ; pourtant, sa pratique n'est pas toujours aisée : cheminements difficilement praticables, coupures urbaines, cohabitation difficile avec la circulation générale découragent trop fréquemment le piéton. Bien souvent oubliée dans les politiques de déplacements, la marche est bien un mode de déplacement à part entière.

Défi 4 : Donner un nouveau souffle à la pratique du vélo

Sa pratique était tombée en désuétude en Île-de-France comme dans beaucoup d'autres régions françaises. Aujourd'hui, le vélo possède un fort potentiel de développement à condition de mettre en œuvre les conditions nécessaires à son essor.



Cette fiche, accessible uniquement sur internet, constitue une actualisation du thème traité dans l'édition 2011, à partir des données disponibles en 2012. Pour avoir une information plus complète, se reporter à l'édition 2011. Une nouvelle version intégrale et imprimée du mémento sera disponible en 2014.



Défi 5 : Agir sur les conditions d'usage des modes individuels motorisés

Pour réduire l'usage des modes individuels motorisés, voiture et deux-roues motorisés, il est essentiel d'améliorer les modes de déplacement alternatifs (transports collectifs, modes actifs). En parallèle, il est aussi nécessaire d'utiliser les leviers possibles de régulation de l'usage des modes individuels motorisés tel que le stationnement et d'encourager les usages partagés de la voiture.

Défi 6 : Rendre accessible l'ensemble de la chaîne de déplacement

Pour que les personnes à mobilité réduite puissent participer à la vie sociale, c'est l'ensemble de la chaîne de déplacement qui doit être rendue accessible, voirie et transports collectifs.

Défi 7 : Rationaliser l'organisation des flux de marchandises et favoriser le transport par fret ferroviaire et par voie d'eau

L'usage de la voie d'eau et du fret ferroviaire doit être développé. Cependant, la route restera le mode de transport prépondérant dans les années à venir. Les mesures à prendre doivent permettre de limiter les nuisances environnementales qui lui sont liées et de faciliter le transport des marchandises.

Défi 8 : Construire un système de gouvernance responsabilisant les acteurs pour la mise en œuvre du PDUIF

La mise en œuvre du PDUIF repose sur la mobilisation de tous les acteurs des politiques de déplacements. Le système de gouvernance proposé va permettre de concrétiser l'ambition du PDUIF.

Défi 9 : Faire des Franciliens des acteurs responsables de leurs déplacements

Il est nécessaire que chacun prenne conscience des conséquences de ses choix de déplacement sur l'environnement et sur le système de transport. L'objectif de ce défi est de permettre cette prise de conscience par tous les Franciliens et d'éclairer leurs choix.

Source : Stif

## L'enquête globale transport 2010

Pour mieux connaître la mobilité en Île-de-France, le Stif a mené, en partenariat avec la Driea, une nouvelle enquête globale transport (EGT). Cette grande enquête, réalisée tous les 10 ans en moyenne, a été réalisée auprès de 18 000 ménages franciliens.

- Chaque jour, 41 millions de déplacements sont effectués par les Franciliens, soit 3,9 déplacements par personne et par jour en moyenne.

- Les déplacements sans lien avec Paris sont majoritaires (70 %), et sont ceux qui augmentent le plus.

- La majorité des déplacements des Franciliens sont courts (4,4 km en moyenne) et effectués à proximité du domicile.

- Les déplacements en transports collectifs (et par les modes actifs) ont connu une forte croissance (+21 %), alors que l'usage de la voiture se stabilise à l'échelle de l'ensemble de la région (+0,6 %).

### Modes et motifs de déplacements en Île-de-France en 2010

(Les chiffres de l'enquête 2001 sont entre parenthèses)

Parts modales	Marche	Vélo	Deux roues motorisés	Voitures particulières et véhicules utilitaires	Transports collectifs	Autres	Total
motif domicile-travail	10% (12%)	3% (1%)	3% (2%)	43% (49%)	41% (36%)	0% (0%)	100%
motif domicile-école	55% (52%)	1% (1%)	1% (1%)	14% (16%)	29% (29%)	1% (0%)	100%
motif loisir+visites familiales	41% (41%)	2% (1%)	1% (1%)	37% (46%)	19% (11%)	0% (0%)	100%
<b>Total déplacements quotidiens en millions</b>	<b>15,9 (12,0)</b>	<b>0,6 (0,3)</b>	<b>0,5 (0,4)</b>	<b>15,5 (15,4)</b>	<b>8,2 (6,8)</b>	<b>0,2 (0,2)</b>	<b>41,1 (35,2)</b>

Source : Enquête globale transports 2010

## La consommation d'énergie

Les déplacements liés à l'Île-de-France, qu'il s'agisse de biens ou de personnes, premier poste de consommation (45,3 %), ont entraîné la consommation de 10,7 M tep en 2008, soit 1 % de plus qu'en 2005 (10,5 Mtep).

Le transport aérien est responsable de plus de 53 % de la consommation d'énergie des transports (5,7 Mtep), la route de 45 %. Les transports ferroviaires, qui assurent pourtant une part très importante du transport de personnes, ne représentent que 1,9 % et le transport fluvial 0,2 %.

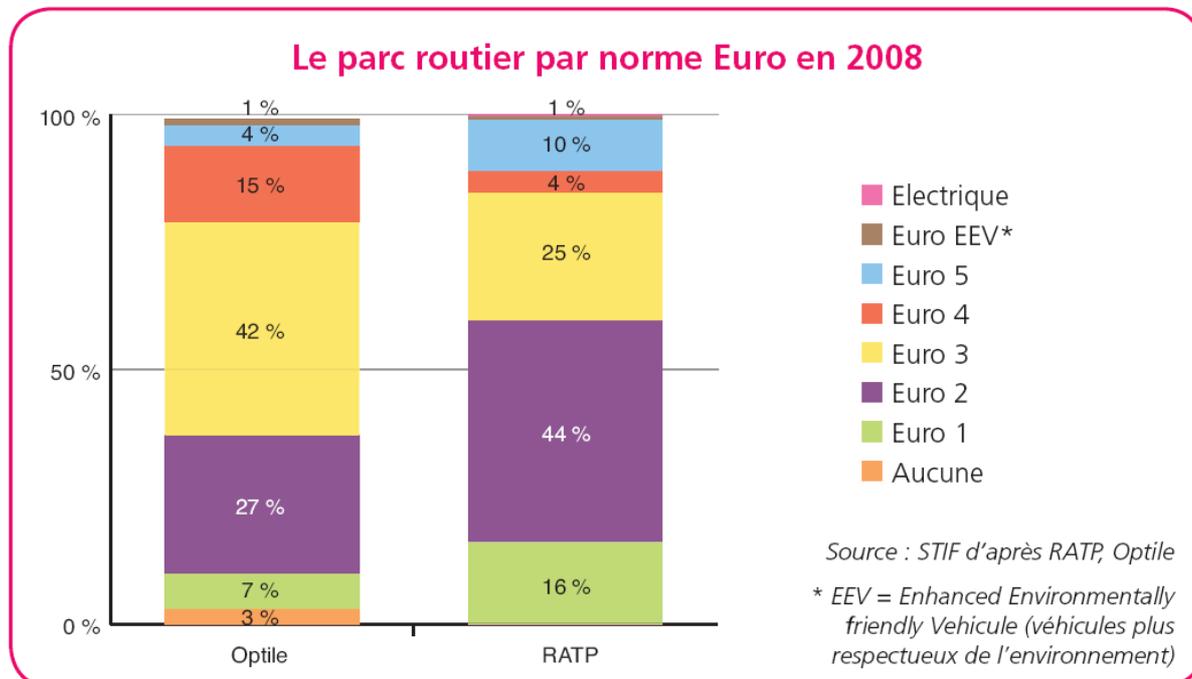
La part des différentes énergies utilisées dans les transports est la suivante : produits pétroliers 95 %, électricité 1,9 %, autres (dont gaz naturel véhicule – GNV) 0,3 %.

Source : Arene, Ademe Tableau de bord de l'énergie en Île-de-France, 2010

## Le parc bus

La RATP a mis en service en 2006 les premiers exemplaires de deux nouveaux matériels bus standard : le Citétilis d'Irisbus et l'Omnicity de Scania qui répondent à des normes très strictes au plan environnemental (Euro IV et V). La RATP dispose en 2011, sur un parc total de plus de 4 300 véhicules, de 30% de bus répondant au minimum à la norme Euro IV. Les autres opérateurs de bus en Île-de-France, regroupés dans l'association Optile, disposent en 2011 de 4 630 véhicules, dont 775 à renouveler. Un achat de 172 véhicules est prévu.

Sources : RATP, Optile



Source : RATP

## Le parc automobile

Parc de voitures particulières de moins de 15 ans et taux de motorisation au 01/01/2011

Département	Population 2008	Parc 2010	Parc 2009	Taux de motorisation 2009	Taux de motorisation 2010
75	2 200 000	628 359	638 292	0,29	0,29
92	1 558 000	715 088	721 041	0,46	0,46
93	1 517 000	496 222	494 289	0,33	0,33
94	1 312 000	516 807	511 582	0,39	0,39
77	1 302 000	653 113	642 975	0,49	0,50
78	1 409 000	756 882	750 389	0,53	0,54
91	1 210 000	593 406	587 763	0,49	0,49
95	1 167 000	534 019	528 193	0,45	0,46
IDF	11 675 000	4 893 896	4 874 524		0,42

Sources : Medde, Insee

La répartition géographique du parc entre les départements montre clairement l'influence de la densité sur la motorisation : plus on s'éloigne de Paris, et plus on possède de voitures.

## Les aménagements cyclables

En 2011, le réseau cyclable francilien atteint 3 149 km d'itinéraires, avec une nette prépondérance (83 %) des aménagements dédiés, pistes et bandes cyclables. Ce réseau s'est développé grâce à l'ouverture aux vélos de couloirs de bus en zone dense et grâce à la multiplication de pistes ou bandes à double sens sur une même voie.

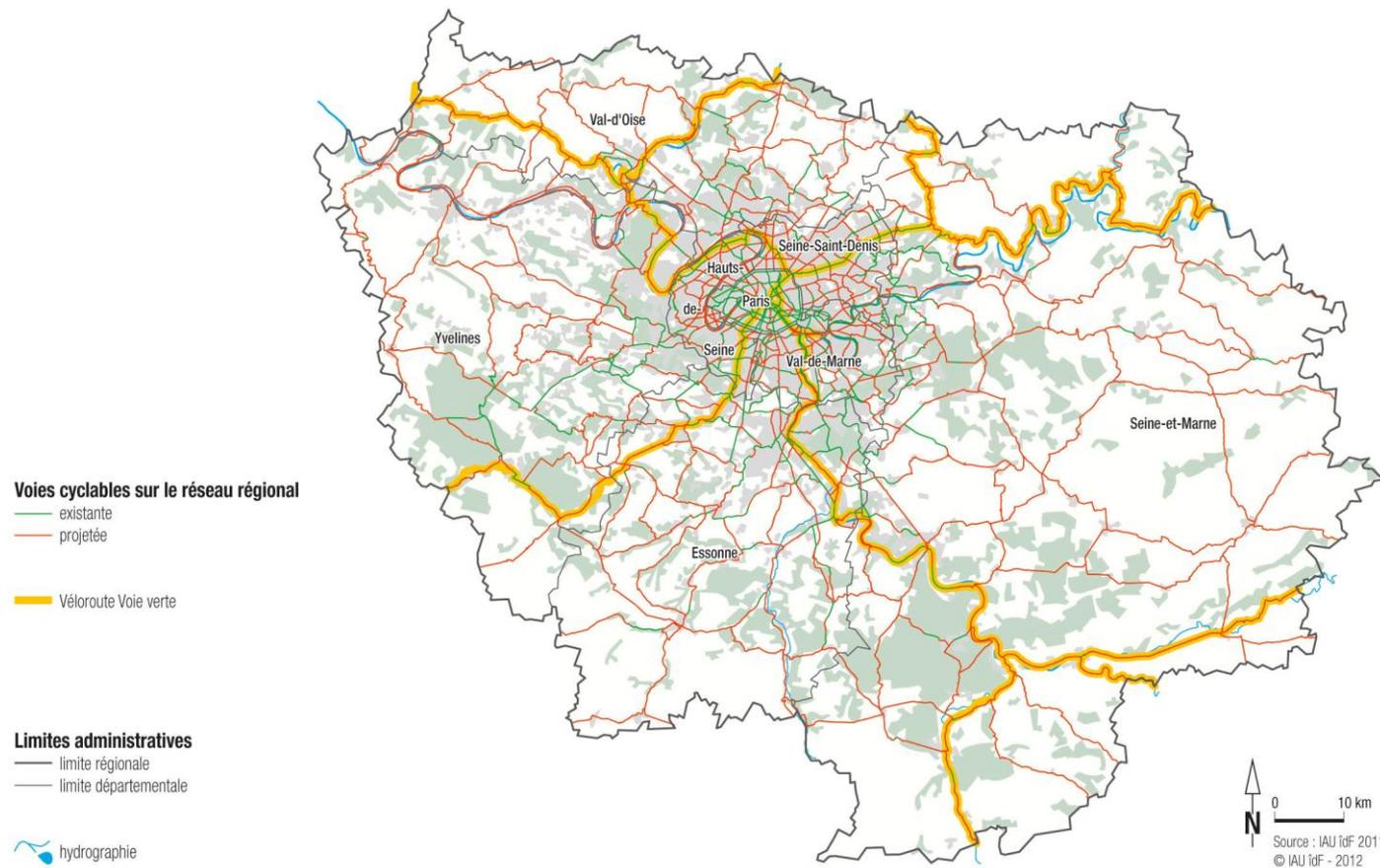
### Les aménagements cyclables en 2011

	Département	pistes	Bandes	Couloirs de bus ouverts aux cyclistes	Routes en forêt interdites aux véhicules à moteur	Total 2008	Total 2011
	75	129	38	66	44	297	277
	92	77	49	1	23	160	163
	93	110	22	3	3	138	161
	94	118	52	0	51	226	263
<b>Total petite couronne</b>		434	161	69	121	824	864
	77	238	46	0	107	372	555
	78	249	157	0	77	401	901
	91	286	57	0	52	389	576
	95	110	64	0	38	209	263
<b>Total grande couronne</b>		883	324	0	274	1 371	2 285
<b>Total région</b>		1 317	485	69	395	2 192	3 149

Source : IAU idF, SIGR

Dans ce tableau, seul le linéaire aménagé est pris en compte : ainsi, les pistes birectionnelles ne sont comptabilisées qu'une fois. Les chiffres 2008 donnés ici tiennent compte de cette modification.

### LES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES ET LES VÉLOROUTES



## Les nouveaux modes de mobilité

### L'autopartage

Le service est ainsi défini dans la loi concernant la promotion de l'autopartage du 12 juillet 2012 : « L'activité d'autopartage est la mise en commun au profit d'utilisateurs abonnés d'une flotte de véhicules. Chaque abonné peut accéder à un véhicule sans chauffeur pour le trajet de son choix et pour une courte durée. »

Pour l'année 2012, on dénombre six opérateurs implantés à Paris, ayant le label de la Ville : Carbox, Hertz-on-Demand, Mobizen, Avis-on-demand, Key'Lib, Sixt Toy, et le loueur non labellisé Europcar.

L'opération Autolib' a également été lancée à Paris en décembre 2011, avec 250 voitures électriques en libre service. Depuis Autolib' s'étend progressivement aux 47 communes du périmètre où se répartissent en mai 2012, 1 740 voitures en 500 stations de recharge. 3 000 voitures devraient être en service en 2013.

Le service compte environ 12 000 abonnés annuels en septembre 2012.

D'autres opérateurs se sont implantés dans la région depuis fin 2010 : MOPeasy à Neuilly-sur-Seine et à Marne-la-Vallée, MOEBIUS à Rueil-Malmaison, Auto2 à Cergy-Pontoise et Twizy Way à Saint-Quentin-en-Yvelines.

Il faut noter que ces offres de services s'adressent au grand public et aux entreprises, excepté Carbox - et d'autres loueurs tels que Alphabet, Arval, etc. - qui ne s'adressent qu'aux entreprises et à leurs salariés.

Sources : Ville de Paris, IAU-îdF



Station Autolib' avenue de Suffren à Paris

Crédit photo : B. Basset / IAU îdF



Twizy way à Saint-Quentin-en-Yvelines (78).

Crédit photo : A. Messenet / IAU îdF

### Les plans de déplacements : PDE, PDES

#### Le plan de déplacements d'entreprise (PDE)

Outil de mobilité durable, le PDE agit à la fois sur l'amélioration des conditions de transports du personnel, sur la protection de l'environnement (meilleure efficacité énergétique, réduction des émissions de gaz à effet de serre) et sur la rentabilité des coûts liés aux véhicules (frais d'entretien et de fonctionnement, parkings...). Il vise à limiter le recours à la voiture individuelle par le développement d'offres alternatives : marche, vélo, transports en commun, covoiturage ou encore autopartage.

Le nombre de plans de déplacements d'entreprise (PDE) en Île-de-France est en constante augmentation, bien qu'aucun recensement ne permette l'exhaustivité : en 2005, 19 étaient recensés, en juin 2009, on en comptait plus d'une centaine, et en 2012 il y en aurait au moins 250.

100 PDE ont été rendus obligatoires pour les établissements franciliens grands générateurs de trafic routier depuis 2006 (première mesure réglementaire permanente du plan de protection de l'atmosphère – PPA, approuvé en 2006). En cours de révision, ce plan a pour objectif d'ajouter 100 à 150 nouveaux gros générateurs pouvant être des zones regroupant plusieurs entreprises (PDIE) (source : Driea).

Pour faciliter et encourager les démarches des entreprises, un portail internet dédié aux PDE, [www.promobilite.fr](http://www.promobilite.fr), a été créé en 2010 à l'initiative d'un regroupement volontaire d'acteurs d'Île-de-France placé sous l'égide du projet européen Commerce (creating optimal mobility measures to enable reduced commuter emissions) dont la région Île-de-France et l'Agence régionale de l'environnement et des nouvelles énergies (Arene) font partie.

Les porteurs de projet PDE franciliens bénéficient également du Club mobilité capitale, initiative originale pour échanger et capitaliser des expériences franciliennes en matière de plan de déplacements entreprise. Lancé en 2007 par la direction régionale Île-de-France de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe), il permet les échanges et le partage d'informations entre tous les acteurs engagés dans les PDE et rassemble en 2012 plus de 500 membres.

### Le plan de déplacements d'établissement scolaire (PDES)

Le plan de déplacements d'établissement scolaire (PDES) est un outil de gestion des déplacements adapté à l'échelle des établissements d'enseignement (école, collège, lycée, université). Il est basé sur une démarche partenariale et a pour objectifs généraux de réduire l'utilisation de la voiture particulière sur les trajets liés à l'enseignement, et de développer un ensemble de solutions alternatives favorisant une pratique multimodale plus respectueuse de l'environnement (transports collectifs, vélo, marche...).

Au-delà de la réduction de l'usage de la voiture, il s'agit aussi de favoriser, dès le plus jeune âge, l'exercice physique, la socialisation, l'apprentissage du déplacement sûr et autonome. Le PDES permet d'améliorer la qualité de vie aux abords des établissements (air, bruit, qualité des espaces publics...). Il permet d'instaurer auprès des jeunes générations la pratique des modes alternatifs à la voiture.

L'action la plus connue d'un PDES pour école maternelle et primaire est le bus pédestre ou cycliste. Cela consiste en un groupe d'enfants, conduits par des adultes, effectuant ensemble à pied ou à vélo le trajet des zones d'habitations jusqu'à l'école.

La promotion des PDES en Île-de-France est assurée par le réseau francilien "Partenaires pour l'éco-mobilité de l'école à l'université" co-animé par l'Arene Île-de-France, la Région Île-de-France et l'Ademe Île-de-France. Son objectif est d'encourager les établissements et les collectivités territoriales à la mise en place de plans de déplacements et de les aider en mettant à disposition information et exemples, méthode et outils, en valorisant les expériences franciliennes et en facilitant les échanges entre membres.

Le défi 9 du nouveau PDUIF (projet du 09/02/2011) fixe comme objectif de réduire la part de la voiture et des deux-roues motorisés dans les déplacements liés à l'enseignement à moins de 10% à Paris, en cœur d'agglomération et dans l'agglomération centrale (17% en 2001 selon l'EGT).

Source : Arene

## Le transport des marchandises

### Le transport terrestre des marchandises

#### Marchandises transportées par voie terrestre en 2006 et en 2009 (Mt)

	2006		2009	
	Total	%	Total	%
Route	229	89,8%	188	88,7%
Voie navigable	15,1	5,9%	14,2	6,7%
Fer*	10,8	4,2%	9,8	4,6%
	254,9		212	

\* Fret SNCF hors trafic international. Les chiffres 2006 donnés ici tiennent compte de cette limitation

Source : Driea

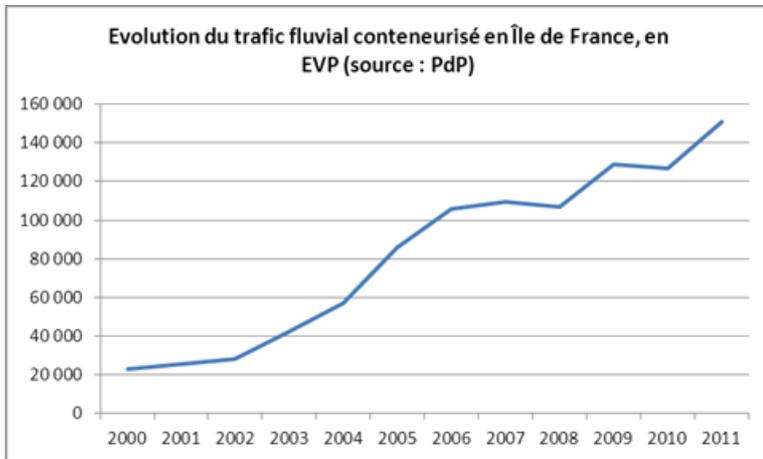
#### Évolution du transport combiné 2003-2009

Années	Millions de tonnes
2003	3,9
2004	3,8
2005	3,3
2006	3,1
2007	3,6
2008	3,4
2009	2,8

Source : Driea, base Sitram

## Le transport fluvial de marchandises

En 2010, les terminaux de Gennevilliers, Bonneuil-sur-Marne et de Limay ont été rejoints par le terminal d'Evry. Entre 1994, ouverture du terminal de Gennevilliers et 2011, le trafic fluvial conteneurisé est passé de 450 EVP<sup>1</sup> à 151 000 EVP en 2011. D'autres terminaux sont envisagés notamment avec le développement attendu du port du Havre.



Source : Ports de Paris



Le port dédié aux matériaux de construction à Ivry-sur-Seine (94).

Crédit photo : E. Blum / IAU îdF

## Le transport aérien

### Les aéroports de Paris-Charles-de-Gaulle et de Paris-Orly

Les aéroports internationaux de Paris Charles de Gaulle (CDG) et Paris Orly sont responsables de près de

708 000 mouvements en 2010 avec 491 933 mouvements pour CDG (58,2 millions de passagers et 2 400 000 tonnes de fret) et 215 645 mouvements pour Orly (25,2 millions de passagers et 103 000 tonnes de fret). L'aéroport de CDG est la première plateforme de correspondance d'Europe (plus de 23 000 opportunités de connexion en moins de 2 heures de vols moyen- et long-courriers par semaine selon Air France-KLM).

Source : Aéroports de Paris

<sup>1</sup> EVP = équivalent vingt pieds (soit 6 m, longueur d'un conteneur).

### Évolution du trafic et des mouvements des aéroports franciliens 2000-2010

Trafic passagers (millions)	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
ORLY	25,38	23,01	23,15	22,45	24,05	24,9	25,6	26,4	26,21	25,11	25,2
CDG	48,14	47,94	48,31	48,03	50,97	53,8	56,8	59,7	60,87	57,91	58,2
TOTAL	73,52	70,95	71,46	70,48	75,02	78,7	82,4	86,1	87,08	83,02	83,4

Mouvements (X1000)	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
ORLY	239	216	211	203	219	223	229	233	230	220,6	215,6
CDG	508	515	510	506	516	514	533	544	551	518	491,9
TOTAL	747	731	721	709	735	737	762	777	781	738,6	707,5

Fret+poste (X 1000 tonnes)	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
ORLY	121	114	124	106	116	107	110	109	110	104,5	103
CDG	1609	1592	1626	1724	1877	2010	2131	2298	2280	2055	2400
TOTAL	1730	1706	1750	1830	1993	2117	2241	2407	2390	2159,5	2503

Sources: Airports Council International, Aéroports de Paris.

### Sources de la fiche

Medde, Driea, Stif, Arene, Ville de Paris, Ports de Paris, Aéroports de Paris, IAU îdF

### Pour en savoir plus

[www.airparif.asso.fr](http://www.airparif.asso.fr)

[www.iau-idf.fr/nos-publications/memento-environnement](http://www.iau-idf.fr/nos-publications/memento-environnement)



Le code QR ci-contre permet d'ouvrir la page consacrée à l'actualisation 2012 du mémento. Prenez en photo ce code avec votre smartphone ou tablette depuis l'application Mobiletag