

Rapport pour le conseil régional
FEVRIER 2012

Présenté par
Jean-Paul Huchon
Président du conseil régional
d'Île-de-France

**PRESENTATION DU PROJET DE PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS
D'ÎLE-DE-FRANCE (PDUIF) POUR ARRÊT**

Sommaire

EXPOSE DES MOTIFS	4
1. Objet du rapport	4
2. Contenu et objectifs du PDUIF	4
3. Un document au cœur de la planification des politiques d'aménagement et de transport en Île-de-France	4
4. Rappel de la démarche d'élaboration du nouveau PDUIF	6
5. Les grandes lignes du projet de PDUIF proposé par le STIF	7
6. L'intégration du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris au projet de PDUIF	12
7. Suite de la procédure	13
PROJET DE DELIBERATION	14
ANNEXES A LA DELIBERATION	16
ANNEXE 1 : PROJET DE PDUIF PROPOSE PAR LE CONSEIL DU STIF PAR DELIBERATION DU 9 FEVRIER 2011	17
ANNEXE 2 : ELEMENTS A PRENDRE EN COMPTE POUR RENDRE LE PROJET DE PDUIF COMPATIBLE AVEC LE SCHEMA D'ENSEMBLE DU RESEAU DE TRANSPORT DU GRAND PARIS.....	18

EXPOSE DES MOTIFS

1. Objet du rapport

Le présent rapport a pour objet d'arrêter le projet de Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France (PDUIF).

Le projet de PDUIF a été proposé à la Région par le Stif suite à son Conseil d'Administration du 9 février 2011. Il doit être actualisé pour tenir compte de la parution du décret n° 2011-1011 du 24 août 2011 portant approbation du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris.

2. Contenu et objectifs du PDUIF

Le contenu et les objectifs des Plans de Déplacements Urbains sont précisés au chapitre IV du Titre 1^{er} du livre II du Code des Transports.

L'article L. 1214-1 en définit les grandes lignes :

« Le plan de déplacements urbains détermine les principes régissant l'organisation des transports de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement, dans le périmètre des transports urbains ».

L'article L. 1214-2 précise les points qui doivent être abordés dans un PDU. Cette liste n'est pas limitative mais il est nécessaire que tous les points listés par la loi soient abordés.

La loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbain (SRU) a renforcé la portée et le contenu des PDU tels que définis dans la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (LOTI) en renforçant leur caractère normatif et prescriptif.

En outre, les champs couverts par le PDUIF ont un large impact sur la politique régionale en matière de transport et de mobilités. En conséquence, la refonte de l'ensemble des dispositifs d'intervention de la Région est envisagée parallèlement à la révision du PDUIF.

3. Un document au cœur de la planification des politiques d'aménagement et de transport en Île-de-France

Les liens de compatibilité entre les différents documents de planification traitant de politique de transport à l'échelle régionale et le PDUIF sont fixés par l'article L.1214-10 du Code des Transports, qui précise que les prescriptions du PDUIF doivent être compatibles avec les orientations du SDRIF et avec le Plan Régional pour la Qualité de l'Air (PRQA).

En revanche, il ne prévoit aucune compatibilité formelle entre le PDUIF et le Schéma Régional Climat Air Energie (SRCAE). Toutefois, la Région s'est attachée à rendre cohérentes les

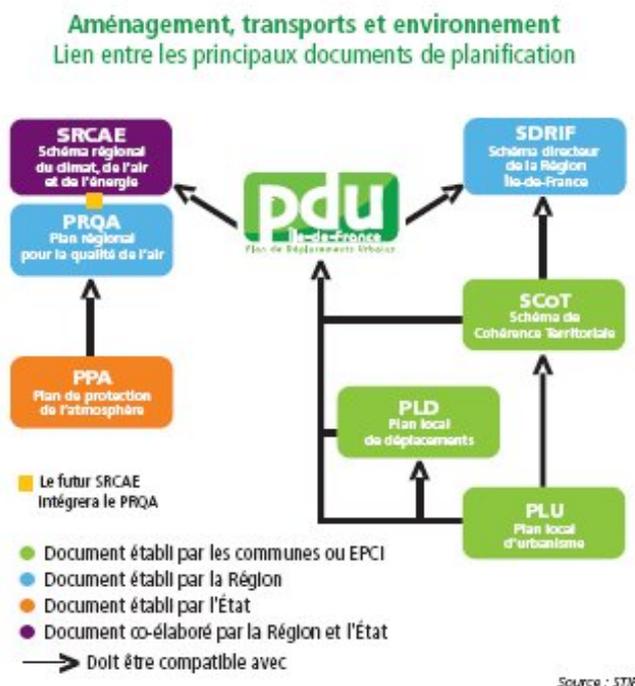
dispositions contenues dans ces deux documents de planification régionale particulièrement importants

Le projet de PDUIF élaboré par le STIF est actuellement compatible avec le projet de SDRIF adopté par la Région en 2008 après une large concertation. Les enjeux territoriaux, les objectifs et les principes d'aménagement qui constituent le socle du schéma d'aménagement de la région Île-de-France, et avaient anticipé sur les nouveaux enjeux environnementaux et du développement de la région capitale, sont réaffirmés.

Le SDRIF fait actuellement l'objet d'une procédure de révision menée par la Région en association avec l'Etat pour prendre notamment en considération le schéma d'ensemble du Grand Paris, conformément aux dispositions de la loi n° 2011-665 du 15 juin 2011. Cette révision doit aboutir avant le 31 décembre 2013, conformément à la loi n° 2011-665 du 15 juin 2011.

Cette nouvelle révision, dont le calendrier prévisionnel est proche de celui de la révision du PDUIF, permet d'envisager une approbation définitive du PDUIF en Conseil Régional dans les mêmes temporalités que l'approbation du SDRIF révisé, c'est-à-dire fin 2013.

En tout état de cause, l'approbation du nouveau PDUIF ne pourra se faire qu'après l'approbation du SDRIF révisé, le PDUIF devant au moment de son approbation être compatible avec le SDRIF en vigueur.



Le Code des Transports prévoit en outre, dans ses articles L.1214-10 et L.1214-11, que soient rendus compatibles avec le PDUIF les schémas de cohérence territoriale, les schémas de secteur, les plans locaux d'urbanisme et les décisions prises par les autorités chargées de la voirie et de la police de la circulation ayant des effets sur les déplacements en Île-de-France.

Enfin, le Code des Transports prévoit la possibilité que le PDUIF soit complété par des Plans Locaux de Déplacements (PLD) qui en précisent et détaillent le contenu. Cette possibilité, qui vise à favoriser l'appropriation du document par les acteurs locaux, est une mesure clé de la mise en œuvre opérationnelle des actions inscrites au PDUIF.

4. Rappel de la démarche d'élaboration du nouveau PDUIF

4.1. Un document élaboré par le STIF

Les articles L.1214-24 à L.1214-29 du Code des Transports précisent les modalités d'élaboration du Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France, rendu obligatoire par la loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE) pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants. Selon ces dispositions, c'est au 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 le projet de PDUIF, de recueillir l'avis des collectivités ayant compétence en matière de transport, de soumettre le plan à enquête publique et, enfin, de recueillir l'avis des autorités compétentes de l'Etat. C'est à l'issue de ce processus que le Conseil Régional approuve le nouveau PDUIF.

Le premier PDUIF, élaboré en 2000 par l'Etat, en association avec la Région, le STIF et la Ville de Paris, a constitué une évolution majeure de la politique des transports en Île-de-France. Cependant, son évaluation, menée par le STIF en 2007 en partenariat avec les acteurs concernés, a abouti à un bilan contrasté, qui concluait à la nécessité de réviser le document.

Ainsi, si les actions prévues portaient sur de nombreux thèmes soulignant déjà la nécessaire approche globale des déplacements, seules les actions sur les transports en commun pour lesquelles un financement et une gouvernance spécifique avaient été prévues ont pu faire l'objet d'une mise en œuvre.

Il en résulte que les résultats obtenus en termes de report modal pour les voyageurs comme pour le fret ne sont pas à la hauteur des objectifs ambitieux affichés initialement : le trafic routier a notamment augmenté sur la période (+0,3 % par an sur l'ensemble de l'Île-de-France) et le transport des marchandises n'a pas évolué suffisamment en faveur de la voie d'eau et surtout du fer.

Le PDUIF a été mis en révision par le STIF lors de la séance de son conseil d'administration du 12 décembre 2007. En charge de l'élaboration du nouveau document, le STIF a organisé la révision en deux grandes phases, axées sur une démarche fédérative rassemblant l'ensemble des acteurs et décideurs des transports franciliens.

La première phase, précisant les éléments de diagnostic, s'est déroulée de septembre 2008 à juin 2009. Elle a débouché sur l'identification de neuf défis auxquels le PDUIF révisé devra répondre en fixant notamment un certain nombre d'orientations par défi.

La seconde phase, de septembre 2009 à fin 2010, a permis l'émergence de 34 actions concrètes s'intégrant dans la stratégie générale et les nouveaux objectifs du PDUIF. Organisée en associant l'ensemble des acteurs concernés par la démarche de révision du PDUIF, elle a permis de préciser les actions à mener sur la base des orientations du rapport diagnostic.

Le pilotage politique de la révision du PDUIF a été assuré par la Commission Offre de Transport du STIF. La Région, au même titre que les départements, la ville de Paris, l'Etat et l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme (IAU) d'Île-de-France, a été largement associée à cette démarche, à travers le comité technique et les groupes de travail animés par le STIF.

Une large concertation a été menée de septembre 2009 à mars 2010 pour permettre l'appropriation du document par le plus grand nombre d'acteurs concernés ; elle a mobilisé les partenaires institutionnels et associatifs du comité des partenaires, 9 000 Franciliens qui ont répondu à un questionnaire via internet ou au travers d'ateliers thématiques, les communes et

EPCI par l'intermédiaire d'un questionnaire spécifique et d'une journée de travail, le monde économique lors de quatre séminaires.

Cette concertation autour du projet de PDUIF a fait l'objet d'un livre blanc en septembre 2010 qui synthétise l'ensemble des contributions recueillies.

La procédure d'élaboration du nouveau PDUIF, telle que prévue par le Code des Transports, a abouti à ce que le Conseil du STIF, lors de sa séance du 9 février 2011, propose à la Région, pour délibération et arrêt, le projet de PDUIF et ses annexes. Il appartient désormais au Conseil Régional de poursuivre la procédure devant mener à l'approbation de ce document.

4.2. Une démarche de concertation prolongée par la Région

Soucieux de poursuivre la démarche partenariale mise en place par le STIF, qui a permis l'élaboration du document transmis en février 2011, les élus régionaux ont souhaité solliciter les conseils généraux et les associations concernées dans le cadre de l'élaboration des nouveaux dispositifs d'intervention régionaux, afin que ces derniers répondent au mieux aux attentes des Franciliennes et Franciliens.

L'implication de ces partenaires a permis d'approfondir la réflexion sur les conditions de mise en œuvre du nouveau PDUIF ; leurs contributions ont été prises en compte dans le cadre de la refonte des politiques de transport régionales, qui fait l'objet d'un second rapport présenté également à ce Conseil Régional.

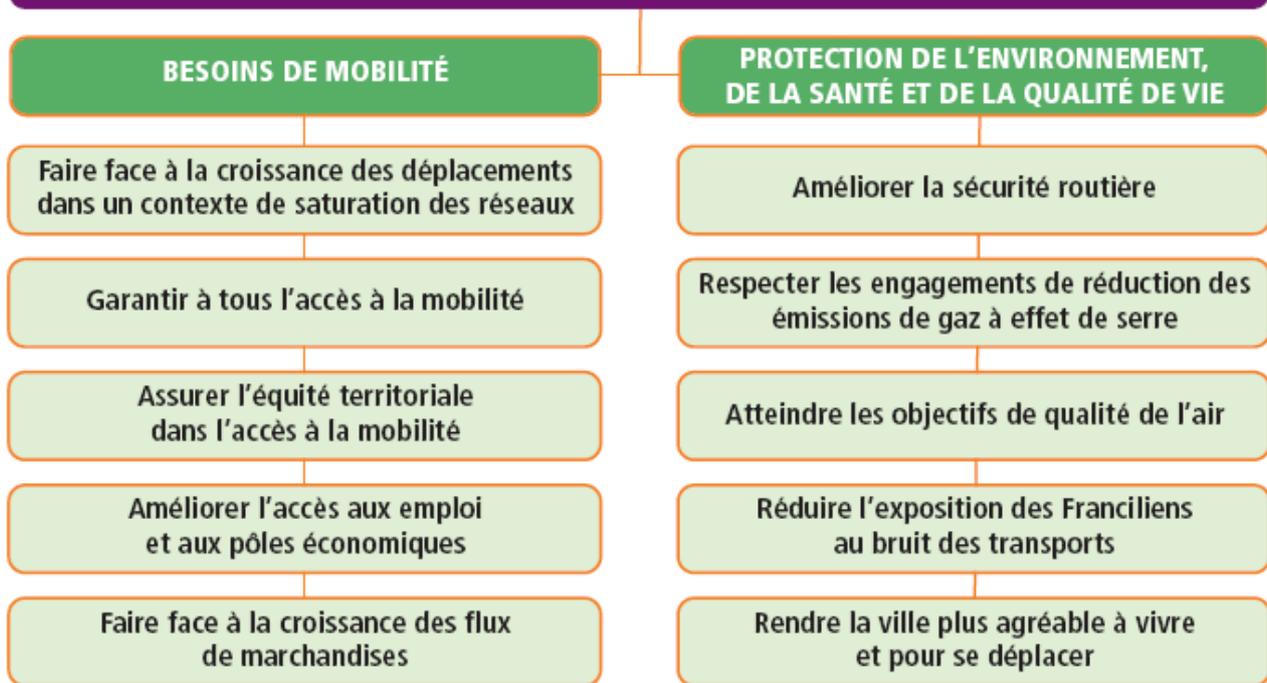
Parallèlement à cette concertation sur le PDUIF, la Région a engagé des discussions avec l'Etat, les départements et les opérateurs de transport francilien sur la programmation et le financement des grands projets inclus dans le Plan de mobilisation pour les transports et qui ne figuraient pas au contrat de projets. Ces négociations ont débouché à l'été 2011 sur l'approbation d'une Convention particulière de mise en œuvre du Plan de mobilisation qui complète le contrat de projets par plus de 1 200 M€ de financements nouveaux. Cette convention a été signée par l'Etat et la Région en septembre 2011.

5. Les grandes lignes du projet de PDUIF proposé par le STIF

5.1. Enjeu et objectifs

L'enjeu du PDUIF est d'assurer un équilibre durable entre les besoins de mobilité, la protection de l'environnement et de la santé. Cet équilibre doit permettre de favoriser l'attractivité de l'Île-de-France et de garantir la cohésion sociale de la Région.

L'ENJEU DU PDUIF : ASSURER UN ÉQUILIBRE DURABLE SOUS CONTRAINTE FINANCIÈRE



Les objectifs d'évolution des pratiques de mobilité ont été fixés en s'appuyant sur les objectifs environnementaux fixés par la réglementation en vigueur en 2010, soit une réduction de 20 % des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2020, et le respect des objectifs de qualité de l'air pour les polluants émis par les transports.

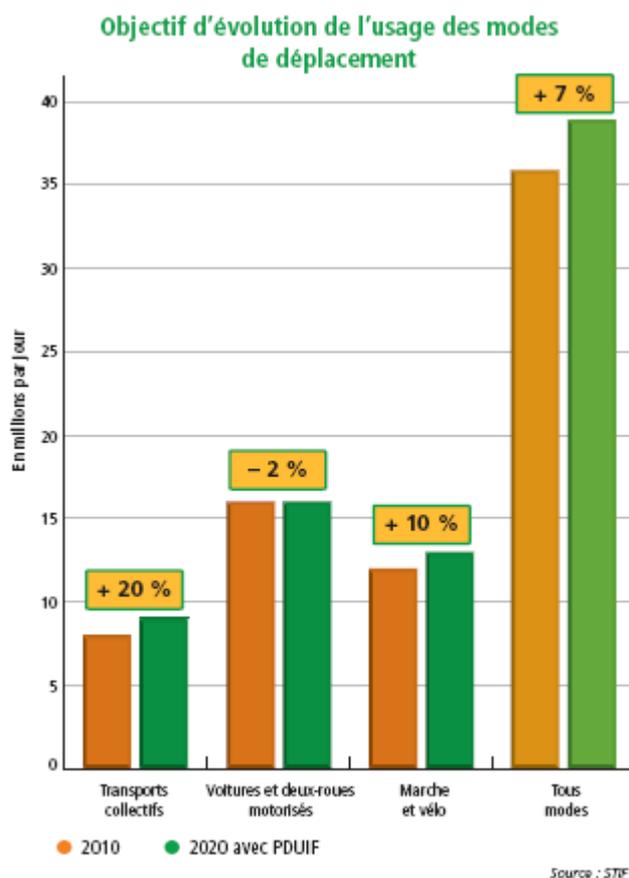
Dans ces conditions, le PDUIF vise à réduire de manière significative l'usage de la voiture, des deux-roues motorisés et des poids lourds et, par voie de conséquence, à accroître fortement l'usage des transports en commun, des modes actifs - marche et vélo - et, pour les marchandises, l'usage de véhicules plus respectueux de l'environnement, de la voie d'eau et du fret ferroviaire.

Cette évolution majeure prend en compte la nécessité de réduire les zones de congestion du trafic routier en traitant les points durs de la circulation et en intégrant les compléments de maillage indispensables.

On vise ainsi globalement entre 2010 et 2020 :

- Une croissance de 20 % du nombre de déplacements en transports en commun, soit une hausse de 3 points de part modale.
- Une croissance de 10 % du nombre de déplacements en vélos et marche à pied (modes actifs), soit une hausse de 1 point de part modale.
- Une baisse de 2 % du nombre de déplacements en voiture et deux-roues motorisés, soit une baisse de 4 points de part modale.

Rappelons que cette évolution se situera dans un contexte de croissance globale des déplacements de 7 %.



5.2. Une stratégie d'action déclinée en 9 défis et 34 actions

Pour atteindre les objectifs du PDUIF, il est nécessaire de changer les conditions de déplacement et les comportements. Le PDUIF fixe neuf défis à relever pour y arriver, les défis 1 à 7 concernant les conditions de déplacement et les défis 8 et 9 les comportements.

Défi 1 : Construire une ville plus favorable à l'usage des transports collectifs, de la marche et du vélo

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 villes françaises. Aujourd'hui, le vélo possède un fort potentiel de développement à condition de mettre en œuvre les conditions nécessaires à son essor.

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.

Ces 9 défis se déclinent en 34 actions pragmatiques et réalistes, parmi lesquelles deux actions à caractère environnemental qui viennent renforcer l'efficacité environnementale du PDUIF.

5.3. La question de la tarification

Le protocole pour une réforme de la tarification des transports publics en Île-de-France, voté lors du Conseil Régional du 14 décembre dernier, est ambitieux : il repose notamment sur la suppression des zones tarifaires actuelles et sur la mise en place d'une tarification unique du passe Navigo.

Il rejoint en ce sens l'objectif de facilitation de l'usage des transports collectifs, au cœur du défi 2 du PDUIF (« rendre les transports collectifs plus attractifs »). En effet, au-delà des actions en faveur des renforts d'offre et de l'amélioration de la qualité de service, le PDUIF prévoit le principe de l'extension d'utilisation du passe Navigo aux usagers sans forfait (action 2.7) ainsi que le principe des « unités de transports » (action 2.8), au cœur de la réforme, mesures qui ouvrent de nouvelles possibilités tarifaires,.

Le principe des « unités transports » offre l'avantage de pouvoir moduler le prix du transport (aujourd'hui impossible), en fonction de la qualité de service, de la qualité de l'offre, des critères de tarification sociale, etc. Ce système rend donc techniquement possible la réforme de la tarification.

Ainsi, les grands principes de la réforme de la tarification sont d'ores et déjà pris en compte dans le projet de PDUIF tel qu'il est présenté aujourd'hui.

5.4. Rappel des mesures prescriptives

La très grande majorité de ces actions sont des recommandations à destination des acteurs concernés. Seules quatre actions ont un caractère prescriptif et s'imposent aux documents d'urbanisme et aux décisions prises par les autorités chargées de la police et de la circulation ayant des effets sur les déplacements en Île-de-France et aux actes pris au titre du pouvoir de la police du stationnement ainsi qu'aux actes relatifs à la gestion du domaine public routier :

- Dans le cadre des actions 2.3 visant à la création de lignes de tramways et de T Zen et 2.4 visant à rendre le réseau de bus plus attractif, il est demandé aux gestionnaires de voiries concernés d'**assurer la priorité aux carrefours pour les lignes de tramway, de T Zen, les lignes Express et les lignes Mobilien.**
- L'action 4.1 prévoit la **réservation d'une proportion minimale de places de stationnement sur la voirie pour les vélos.**
- L'action 4.2 prévoit des **normes minimales de réalisation de places de stationnement pour les vélos dans les constructions nouvelles.** Ces normes devront être traduites dans les PLU.
- L'action 5.3 prévoit des **normes maximales de réalisation de places de stationnement pour les voitures dans les constructions nouvelles à usage de bureaux.** Ces normes devront être traduites dans les PLU.

Il est à noter que ces normes sont déclinées suivant les territoires.

5.5. Les rapports joints au PDUIF

5.5.1. L'annexe accessibilité

L'annexe accessibilité comprend une synthèse des orientations et des mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre afin d'améliorer l'accessibilité de la voirie et des réseaux de transports publics aux personnes handicapées et à mobilité réduite, ainsi que le calendrier de réalisation correspondant. Cette annexe s'articule autour de quatre parties :

- L'accessibilité aux personnes à mobilité réduite : une ambition affirmée par la loi
- L'accessibilité des transports collectifs
- Les services spécifiques
- L'accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics

5.5.2. L'évaluation environnementale

Tout au long de son élaboration, le PDUIF a fait l'objet d'une évaluation stratégique environnementale conformément à la directive 2001/42/CE dite « plans et programmes » du 27 juin 2001, transposée en droit français par l'ordonnance 2004-489 du 3 juin 2004.

Cette démarche a visé, au cours de l'élaboration des actions du PDUIF, à apprécier les impacts potentiels de ces dernières sur l'environnement afin de définir les mesures permettant de maximiser les effets positifs et d'éviter, réduire ou compenser les impacts négatifs.

L'évaluation environnementale du PDUIF a porté sur dix enjeux environnementaux principaux identifiés en Île-de-France, dont quatre enjeux majeurs au regard des politiques de déplacements : les émissions de gaz à effet de serre, la qualité de l'air, le bruit et la santé (ce dernier enjeu comprend les impacts sanitaires de la pollution atmosphérique et des nuisances sonores mais aussi et surtout de l'insécurité routière).

Six autres enjeux environnementaux ont été identifiés, pour lesquels le PDUIF doit minimiser ses impacts potentiellement négatifs, voire produire des effets positifs. Il s'agit de l'aménagement du territoire et les espaces ouverts, la biodiversité, le patrimoine et le cadre de vie, la gestion des déchets et matériaux, la gestion des risques et la ressource en eau.

Deux approches ont été retenues pour évaluer l'incidence des actions du PDUIF : une approche quantitative pour les enjeux majeurs et une approche plus qualitative pour l'ensemble des enjeux.

Le rapport d'évaluation environnementale présente en particulier :

- Une analyse de l'articulation du PDUIF avec les autres documents de planification
- Une analyse détaillée de l'état initial et des incidences notables prévisibles de la mise en œuvre du PDUIF par composante environnementale
- Les mesures envisagées pour éviter, réduire et, si possible, compenser s'il y a lieu les conséquences dommageables de la mise en œuvre du PDUIF sur l'environnement.

Globalement, les effets du PDUIF sur l'environnement sont très positifs, en particulier sur les émissions de gaz à effet de serre, la qualité de l'air, la sécurité routière et le bruit. Les impacts potentiellement négatifs sur les autres enjeux environnementaux sont très limités, et des mesures correctrices sont proposées pour les atténuer. Le PDUIF s'inscrit dans la perspective d'une division par quatre 4 des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050 (« facteur 4 »).

Le préfet de région émet un avis spécifique sur l'évaluation environnementale en amont de l'enquête publique, distinct de l'avis sur le plan en lui-même.

6. L'intégration du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris au projet de PDUIF

Le décret n° 2011-1011 du 24 août 2011 portant approbation du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris approuve le schéma d'ensemble tel que présenté dans l'acte motivé de la Société du Grand Paris prévu par l'article 3 de la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris.

La parution du décret ayant eu lieu a posteriori du Conseil d'Administration du Stif du 9 février 2011, le schéma d'ensemble approuvé n'est pas intégralement pris en compte dans le projet de PDUIF proposé par le Stif. Or, selon les dispositions de l'article L.1214-10 du Code des Transports, les prescriptions du PDUIF doivent être compatibles avec le SDRIF.

Il est rappelé que le schéma d'ensemble du Grand Paris est constitué du réseau de transport du Grand Paris composé de trois lignes de rocade : une ligne rouge Le Bourget – Villejuif – La Défense – Roissy / Le Mesnil Amelot, une ligne verte Orly – Versailles – Nanterre, une ligne bleue Orly – Saint-Denis Pleyel, d'une ligne de métro diamétrale, et d'un réseau complémentaire structurant reliant Nanterre à Saint Denis Pleyel puis se poursuivant selon deux branches : l'une vers Champigny centre et l'autre vers Noisy Champs.

Parallèlement, la révision du SDRIF est entrée dans une nouvelle phase suite à la communication présentée au Conseil Régional des 29 et 30 septembre 2011, qui permettra d'intégrer notamment les orientations du schéma d'ensemble du réseau de transport du Grand Paris.

Par conséquent, afin de tenir compte du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris et de respecter l'obligation de compatibilité entre le PDUIF et le SDRIF, un travail partenarial a été mené à l'initiative du Préfet de Région avec les services de l'Etat et du STIF. Il a permis d'identifier les éléments d'actualisation à prendre en compte pour rendre le projet de PDUIF, son annexe accessibilité et son rapport environnemental compatibles avec le Schéma d'ensemble du réseau de transport du Grand Paris.

Ces éléments sont listés dans un fascicule annexé à la délibération relative au présent rapport. Ils ont été officiellement validés par l'Etat.

7. Suite de la procédure

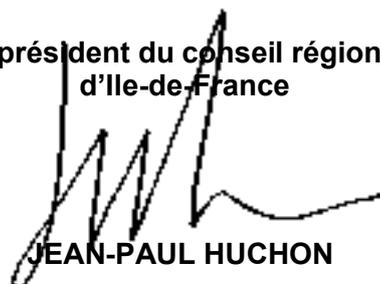
Suite à l'arrêt du projet de PDUIF en Conseil Régional, il incombera à la Région de recueillir et synthétiser l'avis des collectivités ayant compétence en matière de transport, d'annexer les avis des personnes publiques consultées au document avant de le soumettre à enquête publique, et d'approuver le nouveau PDUIF éventuellement modifié pour tenir compte des résultats de l'enquête publique, en ayant au préalable recueilli l'avis des autorités compétentes de l'Etat.

Le calendrier prévisionnel d'approbation par la Région est le suivant :

- **Premier semestre 2012** : recueil de l'avis des collectivités ayant compétence en matière de transport (départements, structures intercommunales et communes) et recueil de l'avis des autorités compétentes de l'Etat sur le rapport d'évaluation environnementale,
- **Deuxième semestre 2012** : traitement des avis recueillis et préparation de l'enquête publique
- **Premier trimestre 2013** : enquête publique (menée concomitamment à celle du SDRIF en cours de révision, afin d'assurer une meilleure lisibilité sur l'articulation de l'action régionale en matière d'aménagement et de déplacements),
- **Deuxième trimestre 2013** : recueil de l'avis de l'Etat,
- **Deuxième semestre 2013** : approbation définitive du nouveau PDUIF par délibération du Conseil Régional dans le prolongement de l'approbation du projet de SDRIF révisé.

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.

Le président du conseil régional
d'Ile-de-France



JEAN-PAUL HUCHON

PROJET DE DELIBERATION**DU****Présentation du projet de Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France (PDUIF) pour arrêt**

LE CONSEIL REGIONAL D'ILE-DE-FRANCE

- VU** Le Code Général des Collectivités Territoriales ;
- VU** Le Code des Transports et notamment ses articles L.1214-24 et suivants ;
- VU** Le Code de l'Urbanisme ;
- VU** Le Code de l'Environnement ;
- VU** La loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris ;
- VU** La loi n° 2011-665 du 15 juin 2011 visant à faciliter la mise en chantier des projets des collectivités locales d'Île-de-France ;
- VU** Le décret n° 2011-1011 du 24 août 2011 portant approbation du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris ;
- VU** L'acte motivé de la Société du Grand Paris du 26 mai 2011 ;
- VU** La délibération n° 2011/0031 du Conseil du STIF du 9 février 2011 relative à la présentation du projet de PDUIF avant transmission pour approbation à la Région ;
- VU** La délibération n° CR 106-09 du 26 novembre 2009, approuvant le Plan Régional pour la Qualité de l'Air ;
- VU** La délibération cadre n° CR 50-11 du 23 juin 2011 approuvant la convention particulière relative à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports collectifs de 2011 à 2013
- VU** La délibération n° CR 43-11 du 23 juin 2011 approuvant le plan régional pour le climat d'Île-de-France ;
- VU** La communication n° CR 71-11 du 30 septembre 2011 portant les principes pour la révision du Schéma Directeur de la Région Île-de-France ;
- VU** La délibération n° CR 143-11 du 14 décembre 2011, approuvant les orientations du protocole pour une réforme de la tarification des transports publics en Île-de-France ;
- VU** L'avis de la commission Transports et Mobilités ;
- VU** L'avis de la commission Transports et Mobilités ;
- VU** L'avis de la commission Aménagement du territoire, coopération interrégionale et contrats ruraux ;
- VU** Les avis du Conseil Economique, Social et Environnemental Régional ;
- VU** Le rapport CR 20-12 présenté par monsieur le président du conseil régional d'Île-de-France.

CONSIDERANT le courrier du Préfet de la Région d'Île-de-France et de Paris, en date du 18 janvier 2012, rappelant la nécessité de la mise à jour du projet de PDUIF pour intégrer le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris tel que défini par l'acte motivé de la Société du Grand Paris du 26 mai 2011 et approuvé par le décret n° 2011-1011 du 24 août 2011, et par lequel le Préfet donne son accord sur le projet de PDUIF ainsi amendé, et confirme la possibilité pour le Président du Conseil Régional de saisir son assemblée délibérante sur cette base afin qu'elle l'examine;

APRES EN AVOIR DELIBERE

Article 1 :

Prend en considération le projet de PDUIF proposé par le STIF suite à la délibération de son Conseil du 9 février 2011, document composé du projet de PDUIF, de son annexe accessibilité et de son rapport environnemental tel qu'annexé à la présente délibération (annexe 1 : projet de PDUIF « proposé par le Conseil du STIF par délibération du 9 février 2011 »)

Article 2 :

Prend en considération les éléments d'actualisation rendus nécessaires suite à la parution du décret n°2011-1011 du 24 août 2011 relatif au schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris (RTGP) et demandés par l'Etat, tels qu'annexés à la présente délibération (annexe 2 : éléments à prendre en compte pour rendre le projet de PDUIF compatible avec le Schéma d'ensemble du réseau de transport du Grand Paris).

Article 3 :

Arrête le projet de PDUIF tel qu'il résulte de l'application des articles 1 et 2 ci-dessus.

Article 4 :

Autorise le Président à mener toutes les démarches relatives à la poursuite du processus de révision du PDUIF.

JEAN-PAUL HUCHON

ANNEXES A LA DELIBERATION

ANNEXE 1 : PROJET DE PDUIF PROPOSE PAR LE CONSEIL DU STIF PAR DELIBERATION DU 9 FEVRIER 2011

Le projet de Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France proposé par le Conseil du STIF par délibération du 9 février 2011 est composé du rapport du PDUIF, de son annexe accessibilité et de son évaluation environnementale.

[Rapport PDUIF](#)

[Annexe accessibilité](#)

[Evaluation environnementale](#)

**ANNEXE 2 : ELEMENTS A PRENDRE EN COMPTE
POUR RENDRE LE PROJET DE PDUIF COMPATIBLE
AVEC LE SCHEMA D'ENSEMBLE DU RESEAU DE
TRANSPORT DU GRAND PARIS**

1. Éléments à prendre en compte dans le PDUIF

N° page PDUIF	Texte initial	Texte modifié
p.9	<p>Les documents avec lesquels le PDUIF doit être compatible</p> <p>L'article L. 1214-10 du Code des transports précise que les prescriptions du PDUIF doivent être compatibles avec les orientations du Schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF) prévu par l'article L. 141-1 du Code de l'urbanisme. Tel qu'il est présenté dans l'ensemble du document, le PDUIF est compatible avec le projet de SDRIF adopté par le Conseil régional d'Île de-France en septembre 2008, mais non encore approuvé.</p> <p>L'article L. 1214-10 prévoit aussi que « les dispositions relatives à la compatibilité entre le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris prévu à l'article 2 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris et le Plan de déplacements urbains de la région Île-de-France figurent au dernier alinéa du II du même article de cette loi. » Le PDUIF est compatible avec le réseau de transport du Grand Paris tel qu'il est connu à la date de janvier 2011. Le PDUIF évoluera en fonction de l'évolution de ce projet.</p>	<p>Les documents avec lesquels le PDUIF doit être compatible</p> <p>L'article L. 1214-10 du Code des transports précise que les prescriptions du PDUIF doivent être compatibles avec les orientations du Schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF) prévu par l'article L. 141-1 du Code de l'urbanisme.</p> <p>L'article L. 1214-10 prévoit aussi que « les dispositions relatives à la compatibilité entre le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris prévu à l'article 2 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris et le Plan de déplacements urbains de la région Île-de-France figurent au dernier alinéa du II du même article de cette loi. » Le PDUIF est compatible avec le schéma d'ensemble du réseau de transport du Grand Paris tel qu'approuvé par le décret du 24 août précité.</p>

p.23	<p>• Et d'ici à 2020 : quelle évolution possible de la mobilité ?</p> <p>...</p> <p>Différents facteurs vont impacter la mobilité d'ici à 2020</p> <p><u>L'évolution de la structure urbaine et démographique</u> La croissance envisagée de la population dans les dix prochaines années est fondée sur l'évolution de la structure démographique francilienne, en tenant compte tout particulièrement :</p> <ul style="list-style-type: none"> • du vieillissement de la population ; • de l'évolution de la structure des ménages ; • de la poursuite des tendances observées ces dernières années pour les flux migratoires avec le reste de la France et l'étranger ; • de l'objectif de construction de 60 000 logements par an nécessaire pour faire face à la demande croissante. <p>La croissance des emplois pour l'ensemble de la région est en cohérence avec l'évolution de la population active : elle est estimée à 28 000 emplois supplémentaires par an.</p> <p>Selon ces hypothèses, en 2020, l'Île-de-France totalisera 12,1 millions d'habitants et 5,8 millions d'emplois.</p> <p>Ces hypothèses sont cohérentes avec le développement de la région porté par le projet de SDRIF. La localisation des populations et des emplois en 2020 découle de ce cadrage global, de leur répartition actuelle et de la localisation des secteurs de densification préférentielle précisée par la carte de destination générale des différentes parties du territoire de ce projet.</p> <p>La loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris prévoit quant à elle une hypothèse de construction de 70 000 logements par an dans la région.</p>	<p>• Et d'ici à 2020 : quelle évolution possible de la mobilité ?</p> <p>...</p> <p>Différents facteurs vont impacter la mobilité d'ici à 2020</p> <p><u>L'évolution de la structure urbaine et démographique</u> La croissance envisagée de la population dans les dix prochaines années est fondée sur l'évolution de la structure démographique francilienne, en tenant compte tout particulièrement :</p> <ul style="list-style-type: none"> • du vieillissement de la population ; • de l'évolution de la structure des ménages ; • de la poursuite des tendances observées ces dernières années pour les flux migratoires avec le reste de la France et l'étranger. <p>Elle s'appuie sur l'objectif de construction de logements fixé à 70 000 logements par an par la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris.</p> <p>La croissance des emplois pour l'ensemble de la région est en cohérence avec l'évolution de la population active.</p> <p>Selon ces hypothèses, en 2020, l'Île-de-France totalisera 12,1 millions d'habitants et 5,8 millions d'emplois.</p> <p>La localisation des populations et des emplois en 2020 découle de ce cadrage global, de leur répartition actuelle et des grands projets de développement urbain prévus dans la région.</p>
p.24	Carte intitulée "Carte de destination générale des différentes parties du territoire du projet de SDRIF "	Carte supprimée

p.47

Numéro	Quelles actions pour quels territoires ?	Paris et cœur d'agglomération	Agglomération centrale	Agglomérations secondaires	Espace rural
1.1	Agir à l'échelle locale pour une ville plus favorable à l'usage des modes alternatifs à la voiture				
2.1	Un réseau ferroviaire renforcé et plus performant				
2.2	Un métro moderne en cœur d'agglomération				

Numéro	Quelles actions pour quels territoires ?	Paris et cœur d'agglomération	Agglomération centrale	Agglomérations secondaires	Espace rural
1.1	Agir à l'échelle locale pour une ville plus favorable à l'usage des modes alternatifs à la voiture				
2.1	Un réseau ferroviaire renforcé et plus performant				
2.2	Un métro modernisé et étendu				

p.65

Le projet de réseau de transport du Grand Paris

La loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris définit le projet du Grand Paris et le réseau de transport qui en est le support.

« Le Grand Paris est un projet urbain, social et économique d'intérêt national qui unit les grands territoires stratégiques de la région d'Île-de-France, au premier rang desquels Paris et le cœur de l'agglomération parisienne, et promeut le développement économique durable, solidaire et créateur d'emplois de la région capitale. Il vise à réduire les déséquilibres sociaux, territoriaux et fiscaux au bénéfice de l'ensemble du territoire national. [...]

Ce projet s'appuie sur la création d'un réseau de transport public de voyageurs dont le financement des infrastructures est assuré par l'État. [...]

Le réseau de transport du Grand Paris est étroitement interconnecté avec le réseau préexistant en Île-de-France. Il s'inscrit dans le maillage du réseau ferroviaire, fluvial et routier national afin de réduire les déséquilibres territoriaux. Il doit permettre des liaisons plus rapides et plus fiables avec chacune des régions de la France continentale et éviter les engorgements que constituent les transits par la région d'Île-de-France. »

Le projet de réseau de transport du Grand Paris

La loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris définit le projet du Grand Paris et le réseau de transport qui en est le support.

« Le Grand Paris est un projet urbain, social et économique d'intérêt national qui unit les grands territoires stratégiques de la région d'Île-de-France, au premier rang desquels Paris et le cœur de l'agglomération parisienne, et promeut le développement économique durable, solidaire et créateur d'emplois de la région capitale. Il vise à réduire les déséquilibres sociaux, territoriaux et fiscaux au bénéfice de l'ensemble du territoire national. [...]

Ce projet s'appuie sur la création d'un réseau de transport public de voyageurs dont le financement des infrastructures est assuré par l'État. [...]

Le réseau de transport du Grand Paris est étroitement interconnecté avec le réseau préexistant en Île-de-France. Il s'inscrit dans le maillage du réseau ferroviaire, fluvial et routier national afin de réduire les déséquilibres territoriaux. Il doit permettre des liaisons plus rapides et plus fiables avec chacune des régions de la France continentale et éviter les engorgements que constituent les transits par la région d'Île-de-France. »

		<p>A la fin de l'année 2010, deux projets, « Arc Express » pour la Région, inspiré du plan de mobilisation et le « Réseau du Grand Paris » pour l'Etat, inspiré des travaux du secrétariat d'Etat au Grand Paris, ont été débattus. Une synthèse de ces projets a conduit à la conclusion d'un protocole d'accord le 26 janvier 2011 entre l'Etat et la Région Île-de-France. S'appuyant sur ce protocole et sur le bilan du débat public publié par la CNDP le 31 mars 2011, la Société du Grand Paris a adopté par acte motivé, le 26 mai 2011, le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris. Le décret n°2011-1011 du 24 août 2011 porte approbation de ce schéma.</p> <p>Le réseau de transport public du Grand Paris est ainsi organisé autour de liaisons de rocade desservant les territoires de proche et moyenne couronnes et d'une liaison diamétrale permettant de les relier au cœur de l'agglomération. Le schéma d'exploitation prévisionnel à terme se compose de trois lignes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • une ligne Le Bourget – Villejuif – La Défense – Roissy / Le Mesnil-Amelot ; • une ligne Orly – Versailles – Nanterre ; • une ligne Orly – Saint-Denis Pleyel. <p>Il est complété par un réseau complémentaire structurant à l'est pour assurer la desserte du centre et du sud de la Seine-Saint-Denis.</p>
p.68	<p>Le développement de l'offre dans les dix ans à venir vise à :</p> <ul style="list-style-type: none"> • créer un véritable maillage du réseau structurant par la réalisation de plusieurs lignes de rocade permettant de se déplacer d'un territoire à l'autre de la région sans passer par Paris : rocade Arc Express en cœur d'agglomération (action 2.2), liaisons tangentielles en tram-train dans l'agglomération centrale (action 2.1), prolongement des lignes de tramway en rocade à Paris et en cœur d'agglomération ; 	<p>Le développement de l'offre dans les dix ans à venir vise à :</p> <ul style="list-style-type: none"> • créer un véritable maillage du réseau structurant par la réalisation de plusieurs lignes de rocade permettant de se déplacer d'un territoire à l'autre de la région sans passer par Paris : projet de réseau de transport du Grand Paris (action 2.2), liaisons tangentielles en tram-train dans l'agglomération centrale (action 2.1), prolongement des lignes de tramway en rocade à Paris et en cœur d'agglomération ;

p.68	<p>Le Plan de mobilisation pour les transports en Île-de-France</p> <p>Les collectivités franciliennes, Région, départements, Ville de Paris et STIF ont lancé, en 2009, le Plan de mobilisation pour les transports en Île-de-France. Elles se sont engagées financièrement pour la mise en œuvre de ce plan qui doit permettre :</p> <ul style="list-style-type: none"> • de faire face aux besoins urgents du réseau de transports collectifs en Île-de-France ; • d'accélérer les projets en cours de réalisation ou d'études dans le cadre du contrat de projets 2007-2013, de façon à ce que l'ensemble de ces opérations soient mises en service avant 2020 ; • d'engager la réalisation des deux grands projets que constituent le prolongement du RER E « Éole à l'Ouest » et Arc Express. <p>L'intégralité des actions prévues au Plan de mobilisation sont incluses dans les actions du PDUIF.</p>	<p>Le Plan de mobilisation pour les transports en Île-de-France</p> <p>Les collectivités franciliennes, Région, départements, Ville de Paris et STIF ont lancé, en 2009, le Plan de mobilisation pour les transports en Île-de-France. Elles se sont engagées financièrement pour la mise en œuvre de ce plan qui doit permettre :</p> <ul style="list-style-type: none"> • de faire face aux besoins urgents du réseau de transports collectifs en Île-de-France ; • d'accélérer les projets en cours de réalisation ou d'études dans le cadre du contrat de projets 2007-2013, de façon à ce que l'ensemble de ces opérations soient mises en service avant 2020 ; • d'engager la réalisation du prolongement du RER E « Eole à l'Ouest ». <p>L'intégralité des actions prévues au Plan de mobilisation qui ont un financement identifié pour commencer les travaux d'ici 2020 sont incluses dans les actions du PDUIF.</p>
------	---	---

Action 2.2 Un métro moderne en coeur d'agglomération¹.**1. Un maillage étendu en coeur d'agglomération****Créer de nouvelles infrastructures**

La création de nouvelles infrastructures de métro vise à offrir, **en coeur d'agglomération**, un réseau dont la performance se rapproche de celle offerte à Paris. **Le projet de rocade Arc Express** participe pleinement à l'atteinte de cet objectif. Il proposera un service de transport performant de banlieue à banlieue, notamment grâce au nombre important de correspondances avec les autres lignes du réseau de transports en commun qu'il offrira.

Les opérations suivantes sont concernées :

Prolonger les lignes de métro existantes en banlieue :

- Prolongement de la ligne 4 à Bagneux
- Prolongement de la ligne 8 à Créteil **Parc des Sports**
- Prolongement de la ligne 11 à Rosny – Bois Perrier
- Prolongement de la ligne 12 à Mairie d'Aubervilliers
- Prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen

Réaliser le projet Arc Express en commençant par :

- L'Arc Sud Issy-les-Moulineaux / Meudon – Val de Fontenay / Noisy-le-Grand
- L'Arc Nord La Défense / Nanterre – Bobigny / Pantin

p.76

Action 2.2 - Un métro modernisé et étendu.**1. Un maillage étendu à l'échelle de la métropole****Créer de nouvelles infrastructures**

La création de nouvelles infrastructures de métro vise à offrir, **à l'échelle de la métropole**, un réseau dont la performance se rapproche de celle offerte à Paris. Le projet de **réseau de transport du Grand Paris** participe pleinement à l'atteinte de cet objectif. Il proposera un service de transport performant de banlieue à banlieue, notamment grâce au nombre important de correspondances avec les autres lignes du réseau de transports en commun qu'il offrira.

Les opérations suivantes sont concernées :

Concernant les prolongements de lignes de métro existantes en banlieue, les opérations suivantes sont concernées :

- Prolongement de la ligne 4 à Bagneux
- Prolongement de la ligne 8 à Créteil **Pointe du lac**
- Prolongement de la ligne 11 à Rosny – Bois Perrier
- Prolongement de la ligne 12 à Mairie d'Aubervilliers
- Prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen

Concernant le réseau de transport du Grand Paris, comme cela est précisé dans l'acte motivé de la Société du Grand Paris du 26 mai 2011, les tronçons mis en service entre 2018 et 2025 sont les suivants :

- Liaison sud Pont de Sèvres – Noisy-Champs
- Liaison Noisy-Champs – Le Bourget
- Liaison Pont de Sèvres – Saint-Denis Pleyel
- Liaison Saint-Denis Pleyel – Le Mesnil-Amelot
- Liaison Orly – Saint-Denis Pleyel
- Liaison Orly – Versailles Chantiers

Le tronçon Saint-Denis Pleyel – Champigny – Noisy-Champs du réseau complémentaire structurant est aussi concerné.

p.76	<p>Financeurs</p> <ul style="list-style-type: none"> • Infrastructures : Région, État, départements • Matériel roulant : STIF essentiellement, soit via les contrats d'exploitation, soit via le versement de subventions d'investissement à des projets spécifiques <p>• Dépenses d'exploitation : STIF</p>	<p>Financeurs</p> <ul style="list-style-type: none"> • Infrastructures : Région, État, départements, Société du Grand Paris • Matériel roulant : STIF essentiellement, soit via les contrats d'exploitation, soit via le versement de subventions d'investissement à des projets spécifiques. Dans le cas du réseau de transport du Grand Paris, la Société du Grand Paris dans l'attente du remboursement par le STIF dont les modalités seront fixées par décret en Conseil d'Etat. <p>• Dépenses d'exploitation : STIF</p>
p.76	<p>2. Une offre renforcée sur les lignes existantes</p> <p>Répondre aux besoins de déplacement en s'adaptant aux rythmes de vie des Franciliens</p> <p>Il s'agit de :</p> <ul style="list-style-type: none"> • renforcer l'offre en été pour qu'elle soit adaptée à la fréquentation ; • le week-end, prolonger le fonctionnement du métro plus tard dans la nuit. <p>L'offre sur le projet Arc Express sera conçue dès sa mise en service selon ces nouveaux standards.</p>	<p>2. Une offre renforcée sur les lignes existantes</p> <p>Répondre aux besoins de déplacement en s'adaptant aux rythmes de vie des Franciliens</p> <p>Il s'agit de :</p> <ul style="list-style-type: none"> • renforcer l'offre en été pour qu'elle soit adaptée à la fréquentation ; • le week-end, prolonger le fonctionnement du métro plus tard dans la nuit.

p.76	<p>3. Un réseau de métro modernisé</p> <p>Renouveler et rénover le matériel roulant du métro La rénovation et le renouvellement des matériels permettront de disposer d'un parc rajeuni à l'horizon 2020. Les nouveaux matériels roulants seront confortables et ergonomiques, et disposeront de services adaptés aux besoins des voyageurs, notamment en termes d'information.</p> <p>Des matériels neufs seront déployés notamment sur les lignes 1, 2 et 5 d'ici 2016, puis 6 et 11 avant 2020.</p> <p>Les matériels les plus anciens seront progressivement radiés, à l'instar de celui de la ligne 4, remplacé par le matériel actuel de la ligne 1.</p> <p>Les mesures qui seront mises en oeuvre pour le métro visant à :</p> <ul style="list-style-type: none"> • améliorer la gestion des situations perturbées ; • renforcer la concertation ; <p>sont identiques à celles décrites à l'action 2.1 pour le réseau ferroviaire.</p>	<p>3. Un réseau de métro modernisé ...</p> <p>Renouveler et rénover le matériel roulant du métro La rénovation et le renouvellement des matériels permettront de disposer d'un parc rajeuni à l'horizon 2020. Les nouveaux matériels roulants seront confortables et ergonomiques, et disposeront de services adaptés aux besoins des voyageurs, notamment en termes d'information.</p> <p>Des matériels neufs seront déployés notamment sur les lignes 1, 2, 5 et 9 d'ici 2016, puis 6 et 11 avant 2020.</p> <p>Les matériels les plus anciens seront progressivement radiés, à l'instar de celui de la ligne 4, remplacé par le matériel actuel de la ligne 1.</p> <p>Les mesures qui seront mises en oeuvre pour le métro visant à :</p> <ul style="list-style-type: none"> • améliorer la gestion des situations perturbées ; • renforcer la concertation ; <p>sont identiques à celles décrites à l'action 2.1 pour le réseau ferroviaire.</p>
------	---	--

p.76	<p>Responsables de mise en œuvre</p> <ul style="list-style-type: none"> • Concernant les infrastructures, le STIF est maître d'ouvrage, en coopération ou en coordination avec la RATP. • Concernant le matériel roulant, le STIF définit en amont, en lien avec les opérateurs, les cahiers des charges technico-fonctionnels et pilote le processus d'acquisition des matériels. • Concernant l'offre, le STIF décide de l'offre de référence, fixe les objectifs de régularité et de qualité de service et alloue les moyens à la RATP. Cette dernière a la responsabilité de la mise en œuvre opérationnelle de l'offre et du niveau de régularité obtenu. • Concernant la gestion des situations perturbées, la responsabilité de mise en œuvre est du ressort des opérateurs. Le STIF favorise la coordination des acteurs et la mise en place d'actions d'amélioration (sur les systèmes ou les organisations). Ce processus est mené en concertation avec l'association d'usagers. 	<p>Responsables</p> <ul style="list-style-type: none"> • Concernant les infrastructures, hors RTGP, le STIF est maître d'ouvrage, en coopération ou en coordination avec la RATP ; pour le RTPG, la Société du Grand Paris est maître d'ouvrage. • Concernant le matériel roulant, le STIF définit en amont, en lien avec les opérateurs, les cahiers des charges technico-fonctionnels et pilote le processus d'acquisition des matériels. S'agissant du RTGP, le STIF est associé au choix du matériel roulant par la Société du Grand Paris. • Concernant l'offre, le STIF décide de l'offre de référence, fixe les objectifs de régularité et de qualité de service. Le STIF alloue les moyens nécessaires à l'exploitant qui a la responsabilité de la mise en œuvre opérationnelle de l'offre et du niveau de régularité obtenu. • Concernant la gestion des situations perturbées, la responsabilité de mise en œuvre est du ressort des opérateurs. Le STIF favorise la coordination des acteurs et la mise en place d'actions d'amélioration (sur les systèmes ou les organisations). Ce processus est mené en concertation avec l'association d'usagers.
p.77	Carte intitulée : Un réseau de métro maillé en cœur d'agglomération à l'horizon 2020	Carte intitulée : Un réseau de métro maillé à l'échelle de la métropole cf. Annexe 1
p.78	Carte intitulée : Métro : un renouvellement progressif des matériels roulants d'ici à 2020 et au-delà	Carte intitulée : Métro : un renouvellement progressif des matériels roulants d'ici à 2020 et au-delà cf. Annexe 2

Action 2.3 Tramway et T Zen : une offre de transport structurante**2. Créer des lignes de T Zen**

Les opérations suivantes sont concernées :

Créer des lignes de T Zen sur les liaisons suivantes :

- Noisy-le-Grand Mont d'Est – Sucy-Bonneuil RER (projet Altival)
- Bibliothèque François Mitterrand – Les Ardoines (projet Vallée de la Seine)
- Nanterre – Rueil-Malmaison (mode T Zen en préfiguration du prolongement du tramway T1) : **le choix de la variante dépend du tracé qui sera retenu pour Arc Express**
- Tremblay-en-France – Aulnay-sous-Bois
- Porte de Pantin – Livry-Gargan (via la RN3)
- Garges-lès-Gonesse – Triangle de Gonesse – Villepinte (préfiguration du barreau de Gonesse ferroviaire)
- Nogent-sur-Marne – Neuilly-sur Marne – Chelles (via la RN34)
- Esbly – Chessy – Serris (ligne permettant la liaison Meaux – Marne-la-Vallée)
- Sénart – Melun
- Sénart – Corbeil-Essonnes
- Corbeil-Essonnes – Évry – Grigny
- Le Chesnay – Versailles

Étudier les secteurs suivants afin de définir l'itinéraire précis des lignes de T Zen que ces secteurs pourraient accueillir :

- Secteur La Défense – Rueil-Malmaison **en fonction du tracé retenu pour le projet Arc Express**
- Secteur de Cergy-Pontoise
- Secteur d'Argenteuil / Bezons / Sartrouville / Enghien / Épinay-sur-Seine
- Secteur de Saint-Quentin-en-Yvelines
- Secteur de Lagny-sur-Marne – Val d'Europe (via la RD231)

Action 2.3 Tramway et T Zen : une offre de transport structurante**2. Créer des lignes de T Zen**

Les opérations suivantes sont concernées :

Créer des lignes de T Zen sur les liaisons suivantes :

- Noisy-le-Grand Mont d'Est – Sucy-Bonneuil RER (projet Altival)
- Bibliothèque François Mitterrand – Les Ardoines (projet Vallée de la Seine)
- Nanterre – Rueil-Malmaison (mode T Zen en préfiguration du prolongement du tramway T1) : **ou variante vers la Défense**
- Tremblay-en-France – Aulnay-sous-Bois
- Porte de Pantin – Livry-Gargan (via la RN3)
- Garges-lès-Gonesse – Triangle de Gonesse – Villepinte (préfiguration du barreau de Gonesse ferroviaire)
- Nogent-sur-Marne – Neuilly-sur Marne – Chelles (via la RN34)
- Esbly – Chessy – Serris (ligne permettant la liaison Meaux – Marne-la-Vallée)
- Sénart – Melun
- Sénart – Corbeil-Essonnes
- Corbeil-Essonnes – Évry – Grigny
- Le Chesnay – Versailles

Étudier les secteurs suivants afin de définir l'itinéraire précis des lignes de T Zen que ces secteurs pourraient accueillir :

- Secteur La Défense – Rueil-Malmaison
- Secteur de Cergy-Pontoise
- Secteur d'Argenteuil / Bezons / Sartrouville
- Secteur de Saint-Quentin-en-Yvelines

p.79

	<ul style="list-style-type: none"> • Secteur de Rosny-sur-Seine – Val Fourré – Gare de- Mantes-la-Jolie • Secteur de Meaux • Secteur de Meudon – Boulogne-Billancourt – Saint-Cloud • Secteur du Sud-Roissy 	<ul style="list-style-type: none"> • Secteur de Lagny-sur-Marne – Val d’Europe (via la RD231) • Secteur de Rosny-sur-Seine – Val Fourré – Gare de Mantes-la-Jolie • Secteur de Meaux • Secteur de Meudon – Boulogne-Billancourt – Saint-Cloud • Secteur du Sud-Roissy
p.90	<p>Action 2.4 Un réseau de bus plus attractif suite</p> <p>3.2 – Étudier les conditions de création de navettes fluviales</p> <p>L’Île-de-France est sillonnée de voies navigables qui desservent des secteurs riches en patrimoine historique et en paysages naturels remarquables. Cependant, les conditions de circulation sur ces voies navigables sont le plus souvent contraintes : les vitesses autorisées sont limitées pour des raisons de sécurité, pour ne pas porter atteinte aux berges ou par la présence d’écluses. De plus, le réseau de transports collectifs, et en particulier le réseau de trains, RER et métro, n’a pas été conçu pour desservir les fleuves et canaux, rendant ainsi les correspondances avec d’éventuelles navettes difficiles.</p> <p>Dans ces conditions, le développement de navettes fluviales peut être envisagé comme un mode de desserte complémentaire du réseau pour des déplacements non contraints par des impératifs horaires ou pour la promenade.</p> <p>Les projets concernés sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> • une navette sur la Seine dans le bief de Paris entre les écluses de Maisons-Alfort / Port à l’Anglais et le pont de Suresnes ; • une navette sur le canal de l’Ourcq entre le bassin de la Villette et Pavillons-sous-bois ; • une navette sur la Seine entre Saint-Denis et la défense (la complémentarité de ce projet avec le projet Arc Express devra être étudiée précisément). 	<p>Action 2.4 Un réseau de bus plus attractif suite</p> <p>3.2 - Étudier les conditions de création de navettes fluviales</p> <p>L’Île-de-France est sillonnée de voies navigables qui desservent des secteurs riches en patrimoine historique et en paysages naturels remarquables. Cependant, les conditions de circulation sur ces voies navigables sont le plus souvent contraintes : les vitesses autorisées sont limitées pour des raisons de sécurité, pour ne pas porter atteinte aux berges ou par la présence d’écluses. De plus, le réseau de transports collectifs, et en particulier le réseau de trains, RER et métro, n’a pas été conçu pour desservir les fleuves et canaux, rendant ainsi les correspondances avec d’éventuelles navettes difficiles.</p> <p>Dans ces conditions, le développement de navettes fluviales peut être envisagé comme un mode de desserte complémentaire du réseau pour des déplacements non contraints par des impératifs horaires ou pour la promenade.</p> <p>Les projets concernés sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> • une navette sur la Seine dans le bief de Paris entre les écluses de Maisons-Alfort / Port à l’Anglais et le pont de Suresnes ; • une navette sur le canal de l’Ourcq entre le bassin de la Villette et Pavillons-sous-bois ; • une navette sur la Seine entre Saint-Denis et La Défense (la complémentarité de ce projet avec le projet de réseau de transport du Grand Paris devra être étudiée précisément).

	Ces deux derniers projets feront l'objet d'une étude d'opportunité.	Ces deux derniers projets feront l'objet d'une étude d'opportunité.
p.175	Carte intitulée : Évolution du taux de charge du réseau de métro en fonction de l'évolution attendue des déplacements après mise en œuvre des actions du défi 2	Carte intitulée : Évolution du taux de charge du réseau de métro en fonction de l'évolution attendue des déplacements après mise en œuvre des actions du défi 2 Modification de la carte à droite et sa légende Nouvelle légende : Situation après réalisation des infrastructures nouvelles inscrites dans le défi 2 et réalisation du plan de modernisation du métro. cf. Annexe 3
p.175	<p>4.1 L'impact du PDUIF sur la mobilité et le système de déplacement</p> <p>Impact sur les fortes situations de surcharge du réseau de RER et de métro</p> <p>Le prolongement du RER E à l'ouest et la réalisation d'Arc Express permettront de diminuer la charge du tronçon central du RER A de 15 à 20 %. Ils auront aussi un fort effet de décharge du RER B et du pôle de correspondance de Châtelet-Les Halles.</p> <p>Le prolongement de la ligne 14 jusqu'à la Mairie de Saint-Ouen permet une décharge de 25 % des tronçons saturés de la ligne 13. L'Arc Nord d'Arc Express apportera une décharge supplémentaire.</p>	<p>4.1 L'impact du PDUIF sur la mobilité et le système de déplacement</p> <p>Impact sur les fortes situations de surcharge du réseau de RER et de métro</p> <p>Le prolongement du RER E à l'ouest permettra de diminuer la charge du tronçon central du RER A d'environ 15 %. Il aura aussi un fort effet de décharge du RER B et du pôle de correspondance de Châtelet-Les Halles.</p> <p>Le prolongement de la ligne 14 jusqu'à la Mairie de Saint-Ouen permet une décharge d'environ 25 % des tronçons saturés de la ligne 13.</p>

p.177	<p>L'impact des nouvelles infrastructures</p> <p>La mise en service des infrastructures de transports collectifs inscrites au plan de mobilisation pour les transports dans la région va permettre d'accroître le nombre d'emplois atteints en moins d'une heure en transports collectifs pour toute la population de l'agglomération centrale. Ce gain pourra aller jusqu'à 50 % d'emplois supplémentaires en moins d'une heure de trajet.</p> <p>Carte intitulée : Les gains d'accès à l'emploi en 2020 Avec Arc Express et les autres projets du Plan de mobilisation pour les transports en Île-de-France</p>	<p>L'impact des nouvelles infrastructures</p> <p>La mise en service des infrastructures de transports collectifs inscrites au plan de mobilisation pour les transports dans la région va permettre d'accroître le nombre d'emplois atteints en moins d'une heure en transports collectifs pour toute la population de l'agglomération centrale. Ce gain pourra aller jusqu'à 50 % d'emplois supplémentaires en moins d'une heure de trajet.</p> <p>Nouvelle carte intitulée : Les gains d'accès à l'emploi en 2020 avec les infrastructures nouvelles prévues par les actions du défi 2 du PDUIF</p> <p>Cf. Annexe 4</p>
p.189	<p>Les actions qui concernent les transports collectifs : coûts et financeurs identifiés</p>	<p>Les actions qui concernent les transports collectifs : coûts et financeurs identifiés</p> <p>Tableau modifié : Cf. annexe 5</p>
p.234	<p>Index des sigles</p> <p>.....</p> <p>SDPR Schéma directeur des parcs relais SDRIF Schéma directeur de la région Île-de-France SHON Surface hors oeuvre nette SNCF Société nationale des chemins de fer français ...</p>	<p>Index des sigles</p> <p>.....</p> <p>SDPR Schéma directeur des parcs relais SDRIF Schéma directeur de la région Île-de-France SGP Société du Grand Paris SHON Surface hors oeuvre nette SNCF Société nationale des chemins de fer français </p>

2. Éléments à prendre en compte dans les annexes du PDUIF du 9 février 2011

2.1. RAPPORT ENVIRONMENTAL

N°page rapp ENV	Texte initial	Texte modifié
p.13	<p>La cohérence du PDUIF avec les autres documents de planification</p> <p>De nombreux documents de planification existants ou en cours d'élaboration à l'échelle régionale, portant notamment sur l'environnement ou l'aménagement, comprennent des orientations dans le domaine des transports. L'articulation du PDUIF avec ces documents a été prise en compte lors de la conception de celui-ci.</p> <p>Une analyse approfondie a été réalisée pour les documents avec lesquels le PDUIF doit être compatible :</p> <ul style="list-style-type: none"> • le Plan régional pour la qualité de l'air ; • le futur Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie ; • le Plan de protection de l'atmosphère ; • le projet de SDRIF ; • le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris. 	<p>La cohérence du PDUIF avec les autres documents de planification</p> <p>De nombreux documents de planification existants ou en cours d'élaboration à l'échelle régionale, portant notamment sur l'environnement ou l'aménagement, comprennent des orientations dans le domaine des transports. L'articulation du PDUIF avec ces documents a été prise en compte lors de la conception de celui-ci.</p> <p>Une analyse approfondie a été réalisée pour les documents avec lesquels le PDUIF doit être compatible :</p> <ul style="list-style-type: none"> • le Plan régional pour la qualité de l'air ; • le futur Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie ; • le Plan de protection de l'atmosphère ; • le Schéma directeur de la région Île-de France ; • le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris

p.26	<p>Hypothèses d'évolution urbaine et de l'offre de transport</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Évolution de la structure urbaine et démographique <p>Les hypothèses de croissance urbaine sont communes à tous les scénarios.</p> <p>L'évolution du nombre et de la localisation des habitants correspond à la construction de 60 000 logements par an. Sous ces hypothèses, la population de l'Île-de-France atteindrait les 12,1 millions d'habitants en 2020.</p> <p>L'évolution du nombre et de la localisation des emplois correspond à la création de 28 000 emplois par an. Sous ces hypothèses, le total d'emplois de l'Île-de-France s'élèverait à 5,8 millions en 2020.</p> <p>La localisation des populations et des emplois prévue en 2020 résulte de leur répartition actuelle ainsi que de la localisation des secteurs de densification préférentielle et d'urbanisation préférentielle et conditionnelle identifiés par le projet de SDRIF.</p>	<p>Hypothèses d'évolution urbaine et de l'offre de transport</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Évolution de la structure urbaine et démographique <p>Les hypothèses de croissance urbaine sont communes à tous les scénarios.</p> <p>L'évolution du nombre et de la localisation des habitants s'appuie sur l'objectif de construction de logements fixé à 70 000 logements par an par la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris. Sous cette hypothèse, la population de l'Île-de-France atteindrait les 12,1 millions d'habitants en 2020.</p> <p>La croissance des emplois pour l'ensemble de la région est en cohérence avec l'évolution de la population active. Sous cette hypothèse, le total d'emplois de l'Île-de-France s'élèverait à 5,8 millions en 2020.</p> <p>La localisation des populations et des emplois en 2020 découle de ce cadrage global, de leur répartition actuelle et des grands projets de développement urbain prévus dans la région.</p>
------	---	---

p. 26	<p>Hypothèses d'évolution urbaine et de l'offre de transport</p> <ul style="list-style-type: none"> • Évolution de l'offre de transports collectifs <p>Les scénarios diffèrent sur ce point. Le scénario du statu quo correspond à la situation actuelle des réseaux de transports complétée par les projets d'infrastructures de transports collectifs en cours de réalisation en 2010 :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Réseau ferré : <ul style="list-style-type: none"> – RER B Nord + – Tangentielle Nord entre Épinay-sur-Seine et Le Bourget • Métro : <ul style="list-style-type: none"> – M4 à Mairie de Montrouge – M8 au Parc des Sports – M12 à Proudhon-Gardinoux 	<p>Hypothèses d'évolution urbaine et de l'offre de transport</p> <ul style="list-style-type: none"> • Évolution de l'offre de transports collectifs <p>Les scénarios diffèrent sur ce point. Le scénario du statu quo correspond à la situation actuelle des réseaux de transports complétée par les projets d'infrastructures de transports collectifs en cours de réalisation en 2010 :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Réseau ferré : <ul style="list-style-type: none"> – RER B Nord + – Tangentielle Nord entre Épinay-sur-Seine et Le Bourget • Métro : <ul style="list-style-type: none"> – M4 à Mairie de Montrouge – M8 à Créteil Pointe du Lac – M12 à Proudhon-Gardinoux
p. 40	<p>Le Schéma directeur de la région Île-de-France</p> <p>Dans le domaine de l'urbanisme, le document de référence est le Schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF), dont le projet a été adopté par le Conseil régional le 25 septembre 2008.</p>	<p>Le Schéma directeur de la région Île-de-France</p> <p>Dans le domaine de l'urbanisme, le document de référence est le Schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF).</p>

p. 42	<p>Le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris</p> <p>...</p> <p>Le réseau de transport du Grand Paris est étroitement interconnecté avec le réseau préexistant en Île-de- France. Il s'inscrit dans le maillage du réseau ferroviaire, fluvial et routier national afin de réduire les déséquilibres territoriaux. Il doit permettre des liaisons plus rapides et plus fiables avec chacune des régions de la France continentale et éviter les engorgements que constituent les transits par la région d'Île-de-France. »</p> <p>Le PDUIF, notamment les dispositions précisées par le défi 2 relatif aux transports collectifs, sont compatibles avec le réseau de transport du Grand Paris tel qu'il est connu à la date de janvier 2011. Le PDUIF évoluera en fonction de l'évolution de ce projet.</p> <p>...</p>	<p>Le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris</p> <p>...</p> <p>Le réseau de transport du Grand Paris est étroitement interconnecté avec le réseau préexistant en Île-de- France. Il s'inscrit dans le maillage du réseau ferroviaire, fluvial et routier national afin de réduire les déséquilibres territoriaux. Il doit permettre des liaisons plus rapides et plus fiables avec chacune des régions de la France continentale et éviter les engorgements que constituent les transits par la région d'Île-de-France. »</p> <p>Le PDUIF est compatible avec le schéma d'ensemble du réseau de transport du Grand Paris tel qu'approuvé par le décret n° 2011-1011 du 24 août 2011.</p> <p>...</p>
p.99	<p>Les créations ou aménagements d'infrastructures en zone faiblement urbanisée</p> <p>En premier lieu, il convient de souligner que les créations et aménagements d'infrastructures en zone peu urbanisée sont très limités. Les infrastructures nouvelles inscrites au PDUIF se situent en effet essentiellement en zone dense, afin de desservir des secteurs encore mal desservis aujourd'hui ou des secteurs de développement urbain.</p> <p>Les infrastructures de transport linéaires prévues aux défis 2, 5 et 7 (barreaux routiers, voies ferrées...) sont susceptibles d'engendrer une plus grande fragmentation des espaces ouverts, et risquent par ailleurs d'induire une urbanisation accrue le long de ces nouvelles voies, avec une consommation d'espaces nette beaucoup plus élevée.</p>	<p>Les créations ou aménagements d'infrastructures en zone faiblement urbanisée</p> <p>En premier lieu, il convient de souligner que les créations et aménagements d'infrastructures en zone peu urbanisée sont très limités. Les infrastructures nouvelles inscrites au PDUIF se situent en effet essentiellement en zone dense, afin de desservir des secteurs encore mal desservis aujourd'hui ou des secteurs de développement urbain.</p> <p>Les infrastructures de transport linéaires prévues aux défis 2, 5 et 7 (barreaux routiers, voies ferrées ou métro non souterrains...) sont susceptibles d'engendrer une plus grande fragmentation des espaces ouverts, et risquent par ailleurs d'induire une urbanisation accrue le long de ces nouvelles voies, avec une consommation d'espaces nette beaucoup plus élevée.</p>

p. 107	<p>L'incidence limitée des infrastructures inscrites au PDUIF sur la biodiversité</p> <p>L'ensemble des infrastructures qui seront réalisées en coeur d'agglomération pour y renforcer l'utilisation des transports collectifs ne devrait engendrer que peu de consommation supplémentaire d'espaces naturels ou de nouvelles coupures :</p> <ul style="list-style-type: none"> • les projets de transports collectifs de surface (tramway, T Zen et, dans une moindre mesure, bus) s'inscrivent essentiellement sur des voiries existantes et en zone déjà urbanisée. Aucun effet de coupure supplémentaire par rapport à la situation actuelle n'en résultera; • les projets de métro (prolongements, création d'une rocade) se composent en très grande majorité d'infrastructures souterraines avec, par conséquent, un effet de coupure presque nul (seul le prolongement de la ligne 11 est prévu pour partie en aérien) ; • les projets d'infrastructures ferrées sont implantés en grande partie sur ou à proximité des infrastructures existantes. 	<p>L'incidence limitée des infrastructures inscrites au PDUIF sur la biodiversité</p> <p>L'ensemble des infrastructures qui seront réalisées en coeur d'agglomération pour y renforcer l'utilisation des transports collectifs ne devrait engendrer que peu de consommation supplémentaire d'espaces naturels ou de nouvelles coupures :</p> <ul style="list-style-type: none"> • les projets de transports collectifs de surface (tramway, T Zen et, dans une moindre mesure, bus) s'inscrivent essentiellement sur des voiries existantes et en zone déjà urbanisée. Aucun effet de coupure supplémentaire par rapport à la situation actuelle n'en résultera; • les projets de métro réalisés en souterrain n'entraînent pas d'effet de coupure. En revanche, certains tronçons (une partie du prolongement de la ligne 11 et éventuellement certains tronçons du réseau de transport du Grand Paris) ne seront pas réalisés en souterrain et nécessiteront une vigilance accrue lors de leur conception. • les projets d'infrastructures ferrées sont implantés en grande partie sur ou à proximité des infrastructures existantes.
p.108	Carte intitulée : "Projets de transports collectifs et zones Natura 2000 en Île-de-France"	Carte remplacée par la carte figurant en Annexe 6
p.109	Carte intitulée : Projets de transports collectifs et zones Natura 2000 en Île-de-France (Paris, coeur d'agglomération, agglomération centrale)	Carte remplacée par la carte figurant en Annexe 7

p.111

En outre, le projet de prolongement du RER E « ÉOLE à l'Ouest » prévoit des travaux d'aménagement sur les voies ferrées existantes, qui passent à proximité du Sited'intérêt communautaire de la « carrière de Guerville ». À cet endroit, la ligne ferroviaire et le site Natura 2000 sont séparés par deux grands axes routiers (RD113 et A13), ce qui limite le risque d'atteinte et d'incidence sur le milieu naturel. L'étude environnementale réalisée pour la préparation du débat public sur ce projet a considéré « non notable » la sensibilité du site Natura 2000 au projet du fait de la faible interaction possible entre la voie ferrée et le site.

En outre, le projet de prolongement du RER E « ÉOLE à l'Ouest » prévoit des travaux d'aménagement sur les voies ferrées existantes, qui passent à proximité du Sited'intérêt communautaire de la « carrière de Guerville ». À cet endroit, la ligne ferroviaire et le site Natura 2000 sont séparés par deux grands axes routiers (RD113 et A13), ce qui limite le risque d'atteinte et d'incidence sur le milieu naturel. L'étude environnementale réalisée pour la préparation du débat public sur ce projet a considéré « non notable » la sensibilité du site Natura 2000 au projet du fait de la faible interaction possible entre la voie ferrée et le site.

Enfin, conformément à la loi n°2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, le projet de réseau de transport public du Grand Paris a fait l'objet d'une évaluation environnementale dans le cadre du débat public qui s'est tenu fin 2010 / début 2011, sur la base d'un fuseau d'étude assez large (au moins trois kilomètres). Depuis lors, le décret n°2011-1011 du 24 août 2011 portant approbation du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris défini par l'acte motivé pris la Société du Grand Paris en date du 26 mai 2011 a apporté des modifications et précisé le tracé de ce réseau. De nouvelles analyses sont prévues dans le cadre des études d'impact préalables aux enquêtes publiques sur les différents tronçons. Trois tronçons à lancer prioritairement pourraient avoir un impact potentiel sur des sites Natura 2000:

- Le tronçon Le Bourget – Noisy-Champs (ligne rouge) traverse le même site que le débranchement du tramway T4 dans le secteur de Clichy-sous-Bois/Montfermeil (aqueduc de dérivation de la source de la Dhuis). L'étude d'incidences au titre de Natura 2000 est en cours, conduite par la Société du Grand Paris, sur ce tronçon. Toutefois, le tracé est prévu en souterrain à cet endroit, ce qui devrait minimiser les impacts sur ce site.
- Le tronçon Orly – Versailles de la ligne verte passe à proximité de la Zone

Concernant les compléments au réseau routier, aucun projet ne traverse un site Natura 2000. Toutefois, deux projets passent à proximité immédiate de la Zone de protection spéciale du massif de Rambouillet (qui englobe aussi les zones humides proches) :

de protection spéciale du massif de Rambouillet et de ses zones humides proches. Or ce tronçon pourrait être réalisé en partie en viaduc (étude de faisabilité prévue avant l'enquête publique afin de déterminer les sections précises concernées). L'étude d'incidence sera jointe à l'étude d'impact relative à ce tronçon et conduite par la Société du Grand Paris.

- Le tronçon Champigny centre/Noisy-Champs – Saint Denis Pleyel du réseau complémentaire (ligne orange) traverse le plateau d'Avron situé sur les communes de Rosny-sous-Bois, Villemomble et Neuilly-Plaisance, ainsi que le parc départemental de la Haute-Île à Neuilly-sur-Marne. Toutefois, le tracé de ce tronçon étant intégralement prévu en souterrain, les impacts sur ces sites devraient être minimes.

Concernant les compléments au réseau routier, aucun projet ne traverse un site Natura 2000. Toutefois, deux projets passent à proximité immédiate de la Zone de protection spéciale du massif de Rambouillet (qui englobe aussi les zones humides proches) :

p.136	<p>Une action spécifique pour réduire le bruit des transports</p> <p>...</p> <p>A contrario, certaines actions devront faire l'objet d'une vigilance accrue afin de limiter leur impact sonore : préservation des sites logistiques en zone dense, fret ferroviaire, développement des transports collectifs ferrés, compléments au réseau routier, etc.</p>	<p>Une action spécifique pour réduire le bruit des transports</p> <p>...</p> <p>A contrario, certaines actions devront faire l'objet d'une vigilance accrue afin de limiter leur impact sonore : préservation des sites logistiques en zone dense, fret ferroviaire, développement des transports collectifs (ferrés ou métro aérien), compléments au réseau routier, etc.</p>
p.154	<p>2.2 Un métro moderne en cœur d'agglomération</p> <p>...</p> <p>Les effets sur le système de transport</p> <ul style="list-style-type: none"> • Réduction du trafic routier via le report modal vers les transports collectifs (métro), grâce à une plus grande attractivité de ce mode lié à une offre de transport de qualité (régularité, fiabilisation des temps de parcours, information sur le trafic en temps réel et meilleure gestion des situations perturbées). • Création de nouvelles infrastructures, le plus souvent en souterrain, situées dans des zones urbanisées. • Automatisation de certaines lignes accompagnée de la mise en place de portes palières sur les quais des stations. • Augmentation du nombre de trains en circulation aux périodes creuses. • Amélioration des performances environnementales du matériel roulant grâce à son renouvellement ou à sa rénovation. 	<p>2.2 Un métro modernisé et étendu</p> <p>...</p> <p>Les effets sur le système de transport</p> <ul style="list-style-type: none"> • Réduction du trafic routier via le report modal vers les transports collectifs (métro), grâce à une plus grande attractivité de ce mode lié à une offre de transport de qualité (régularité, fiabilisation des temps de parcours, information sur le trafic en temps réel et meilleure gestion des situations perturbées). • Création de nouvelles infrastructures, le plus souvent en souterrain dans les zones urbanisées, éventuellement en tranchée ou viaduc dans des zones peu urbanisées. • Automatisation de certaines lignes accompagnée de la mise en place de portes palières sur les quais des stations. • Augmentation du nombre de trains en circulation aux périodes creuses. • Amélioration des performances environnementales du matériel roulant grâce à son renouvellement ou à sa rénovation.
p. 203	Carte intitulée : Création d'infrastructures de transports collectifs : métro	Carte remplacée par la carte figurant en Annexe 8
p.12, 27, 39, 131, 140, 141 et 143	<p>Titre de l'action 2.2 :</p> <p>« un métro moderne en cœur d'agglomération »</p>	<p>Titre de l'action 2.2 modifié :</p> <p>« un métro modernisé et étendu »</p>

2.2. ANNEXE ACCESSIBILITE

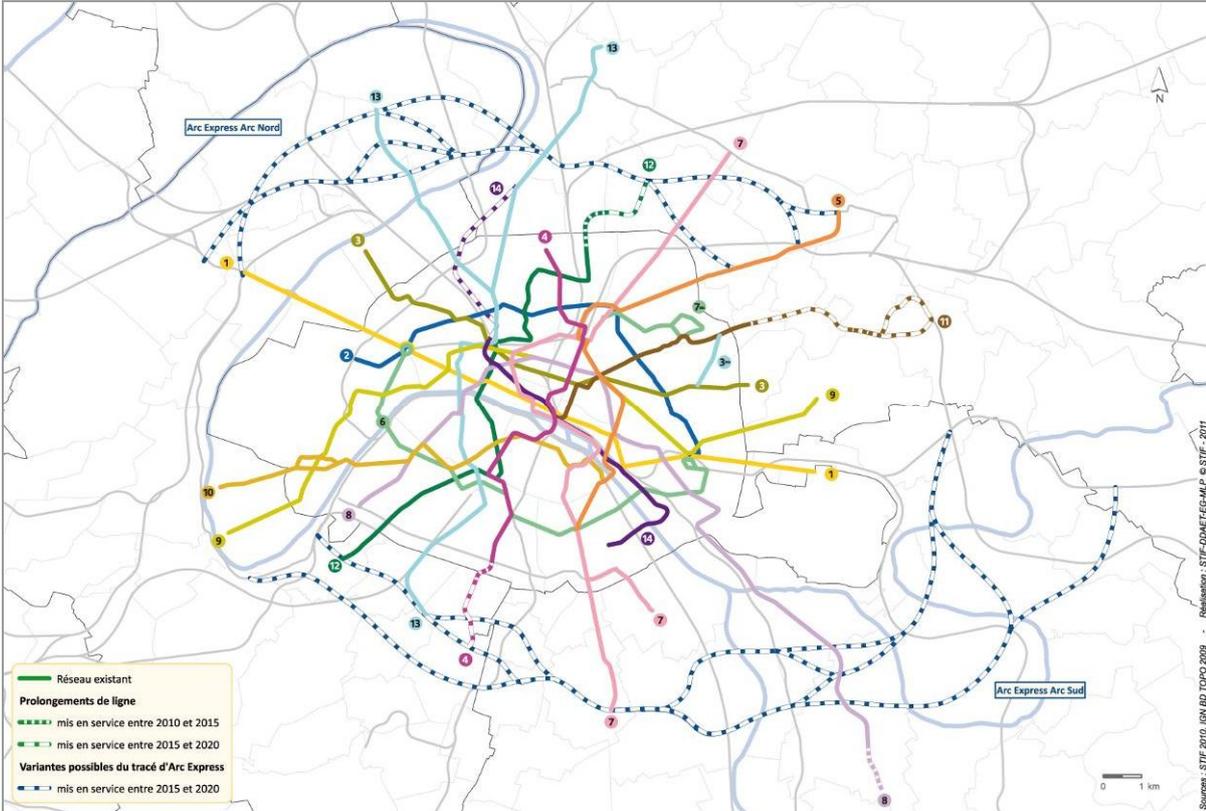
N°page annexe	Texte initial	Texte modifié
p.16	Les stations mises en service dans les prochaines années seront, elles aussi, accessibles. En proche couronne, la réalisation d’Arc Express combinée au prolongement de lignes de métro permettra ainsi une amorce de maillage efficace.	Les stations mises en service dans les prochaines années seront, elles aussi, accessibles. La réalisation des premiers tronçons du réseau de transport du Grand Paris combinée au prolongement de lignes de métro permettra ainsi une amorce de maillage efficace.

**ANNEXES- Eléments à prendre en compte dans
les cartes et tableaux du PDUIF
du 9 février 2011**

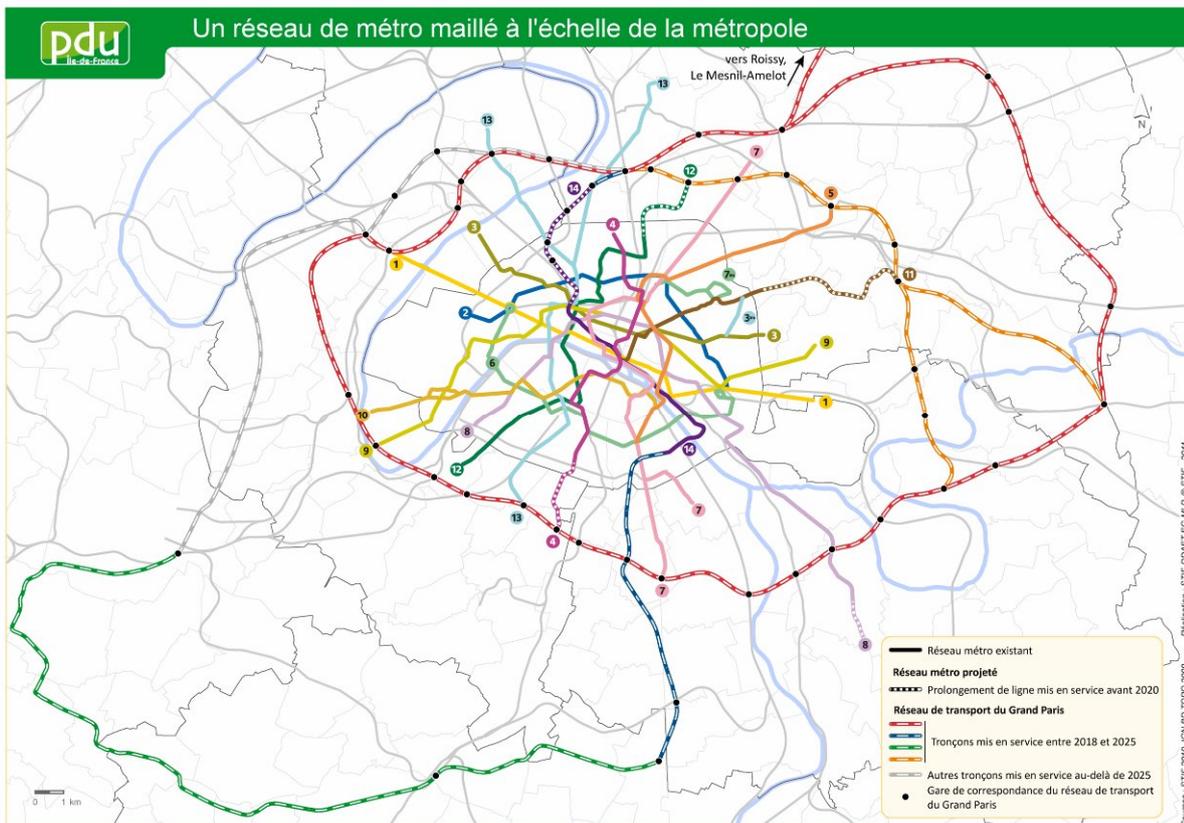
ANNEXE 1

p. 77 du PDUIF - Carte intitulée : Un réseau de métro maillé en cœur d'agglomération

Carte initiale :



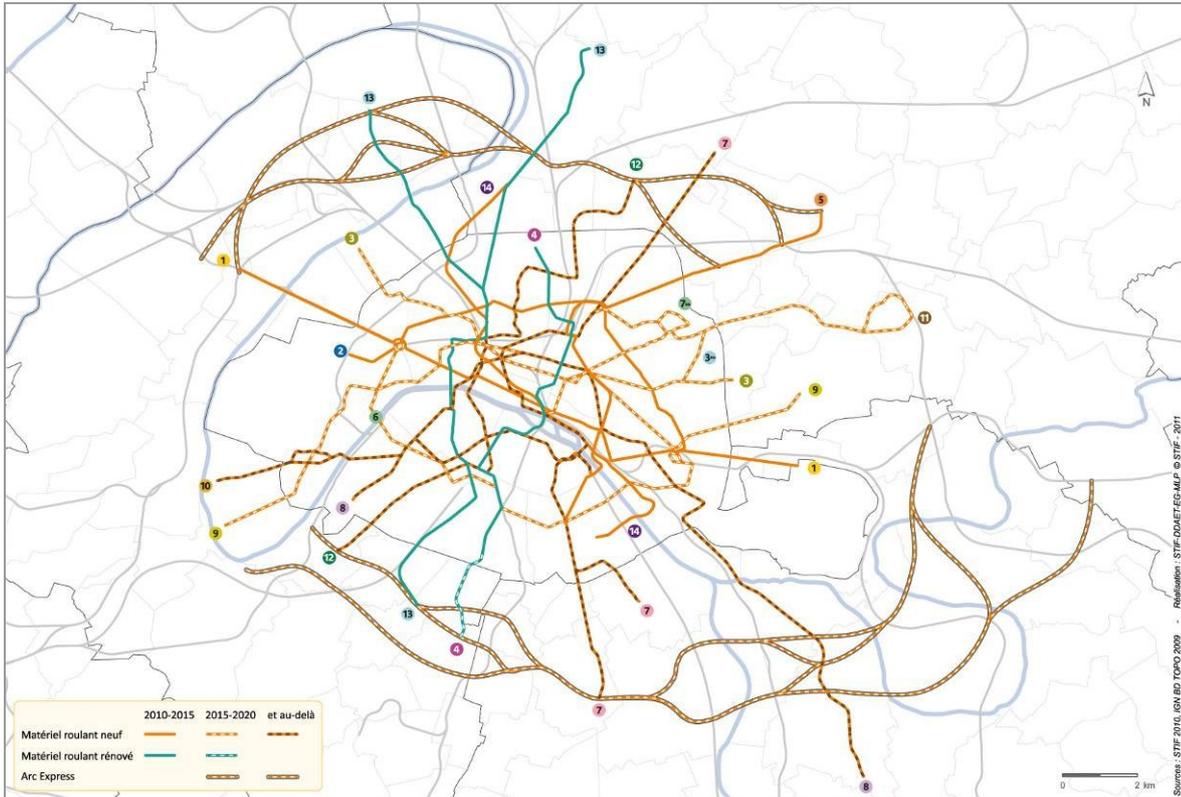
Carte modifiée :



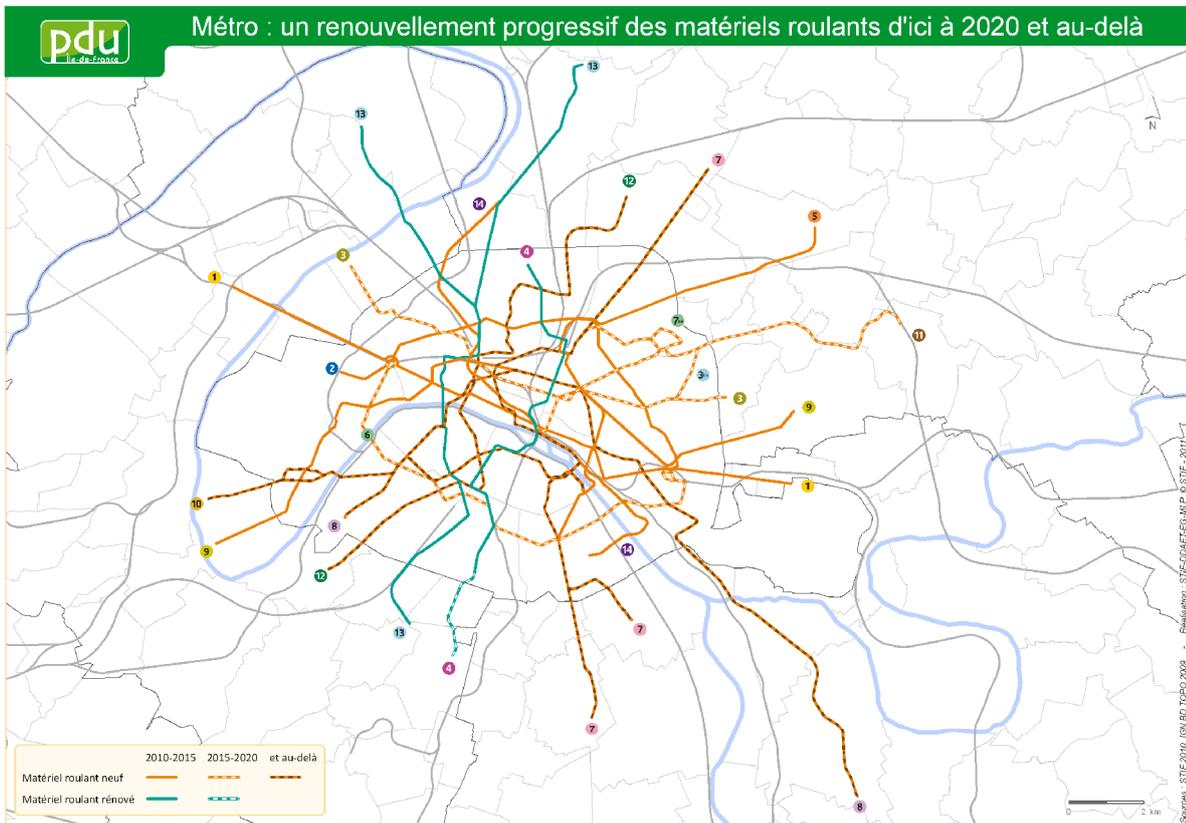
ANNEXE 2

p. 78 du PDUIF - Carte intitulée : Métro : un renouvellement progressif des matériels roulants d'ici à 2020 et au-delà

Carte initiale :



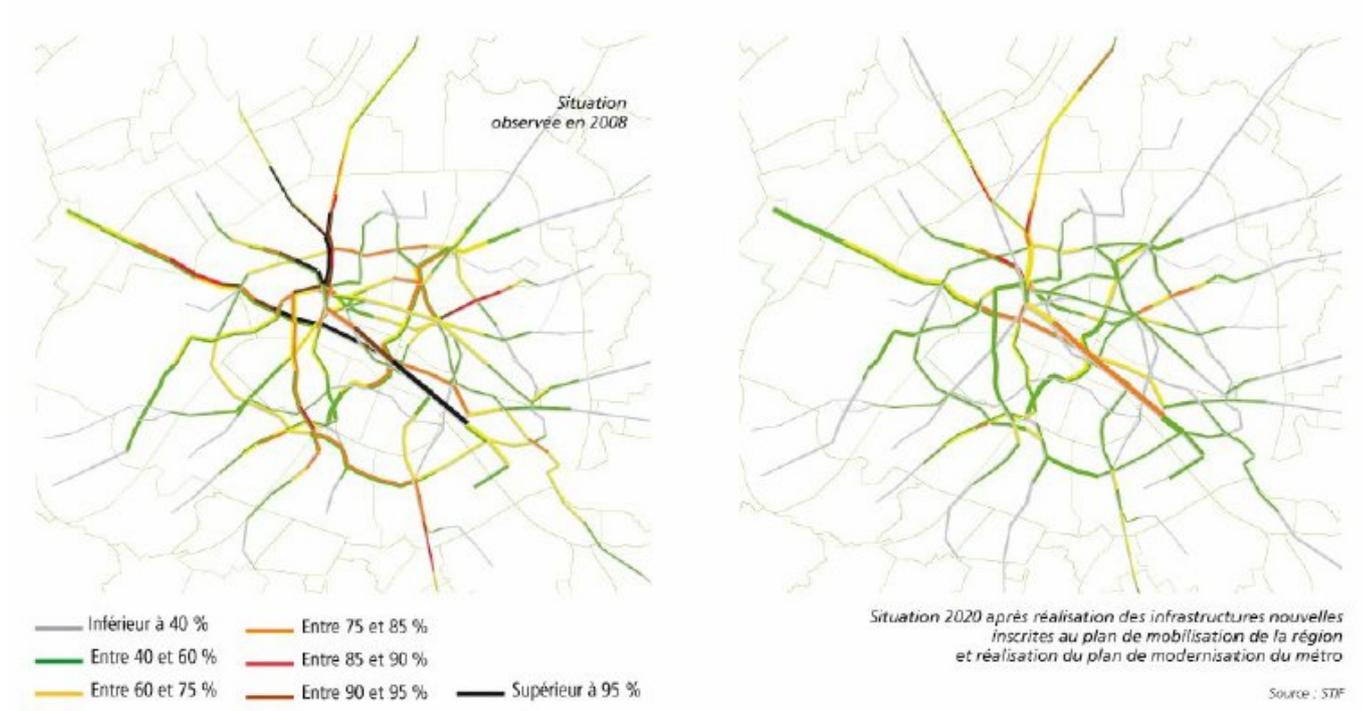
Carte modifiée :



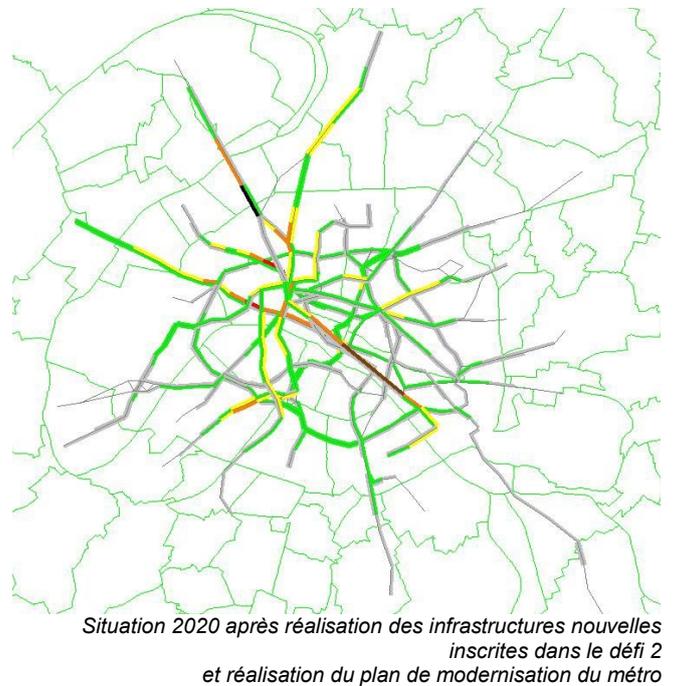
ANNEXE 3

*p. 175 du PDUIF – Carte intitulée :
Évolution du taux de charge du réseau de métro en fonction de l'évolution attendue des déplacements après mise en œuvre des actions du défi 2*

Cartes initiales :



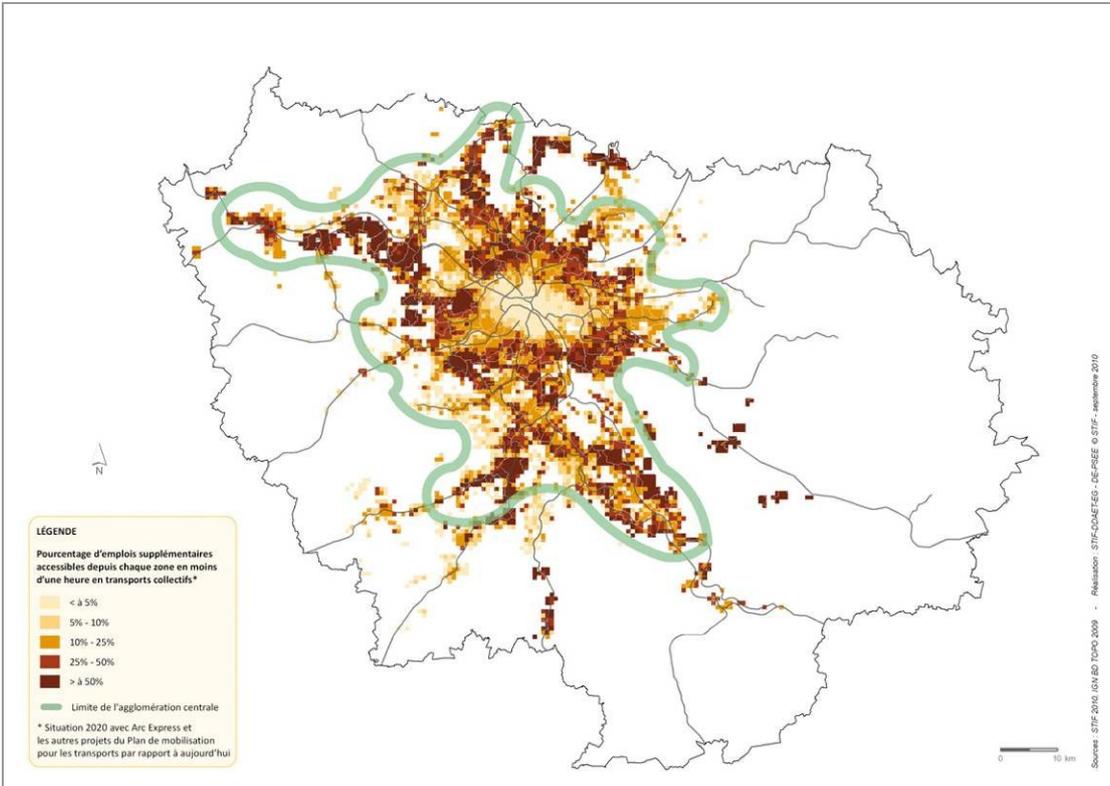
Carte modifiée :



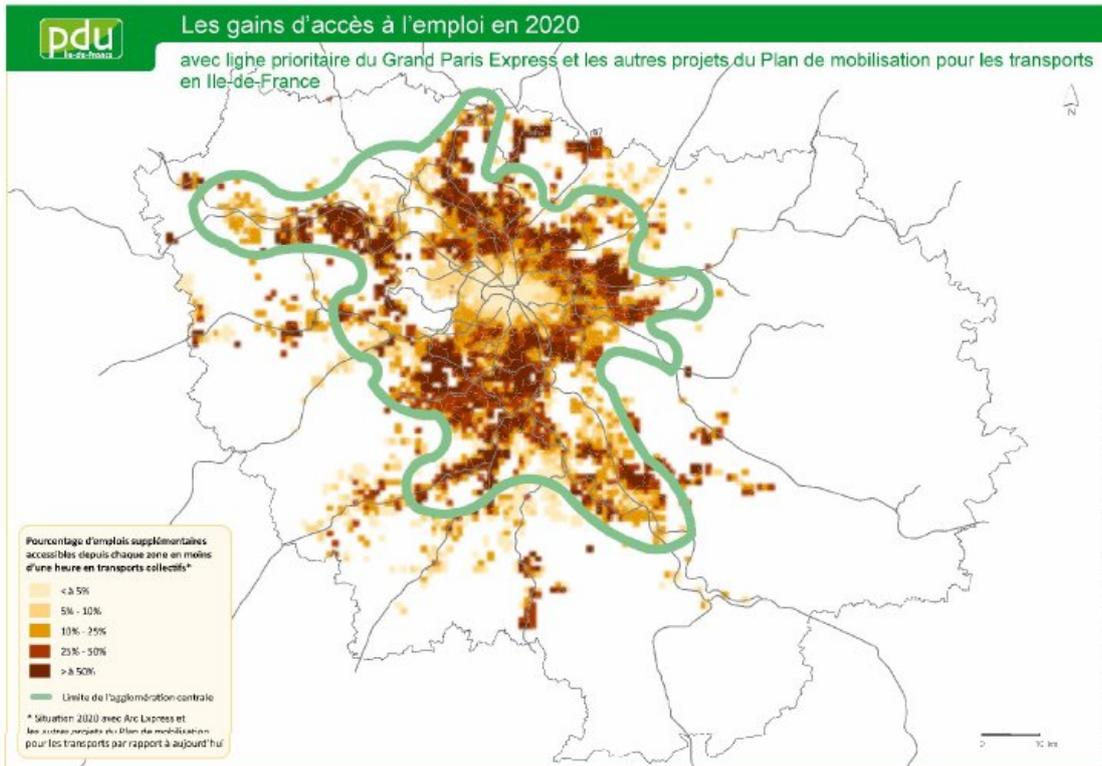
ANNEXE 4

p.177 du PDUIF – Carte intitulée : Les gains d'accès à l'emploi en 2020 avec les infrastructures nouvelles prévues par les actions du défi 2 du PDUIF

Carte initiale :



Carte modifiée :



ANNEXE 5

*p. 189 du PDUIF - Tableau intitulé :
Les actions qui concernent les transports collectifs : coûts et financeurs identifiés*

Les actions qui concernent les transports collectifs : coûts et financeurs identifiés

N° Action	Action	Coût en millions d'euros 2010	Financeurs							Action inscrite au Plan de mobilisation
			Région	STIF	Départements et Ville de Paris	Communes et EPCI	État	État via SGP	R F F	
Investissement d'infrastructure (hors matériel roulant)										
2.1	Extension des lignes de RER	3 100 M€	X		X		X		X	Oui
	Création des lignes de tram-trains	1 700 M€	X		X		X		X	Oui
	Schémas directeurs lignes RER B Nord +, C et D	1 000 M€	X	X	X		X		X	Oui
2.2	Prolongements de lignes de métro (lignes 4, 8, 11, 12 et 14*)	3 000 M€	X		X		X			Oui
	Automatisation (ligne 1) et modernisation de l'exploitation des lignes de métro	1 000 M€	X	X	X		X			En partie
	Arc Express (Arc Sud et début des travaux de l'Arc Nord) Réseau de transport du Grand Paris : tronçons à lancer prioritairement et réseau complémentaire structurant	3 500 M€ ND	x		x		x	x		Oui En partie
2.3	Tramways	3 800 M€	X		X		X			En partie
	T Zen	2 000 M€	X		X	X				En partie
2.4	Aménagements de voirie pour lignes Mobilien et Express intégrant une requalification majeure de voirie	700 M€	X		X					Oui
	Autres aménagements de voirie pour lignes Mobilien et Express	400 M€		X	X	X				Non
	Aménagements de voirie pour lignes Express sur autoroute	140 M€	X				X			En partie
2.5	Aménagement des grands pôles de correspondance	500 M€	X	x	X		X		X	En partie
	Aménagement des pôles de desserte des secteurs denses et des pôles d'accès	1 300 M€		X	X	X	X		X	Non

	au réseau ferré depuis les bassins de vie									
2.6	Amélioration de l'information voyageurs aux points d'arrêt de bus	50 M€		X		X				Non
6.2	Mise en accessibilité des transports collectifs	1 850 M€	X	X	X	X	X			Oui
	dont accessibilité pôles (inclus dans l'action 2.5)	1 500 M€								
	dont accessibilité des arrêts de bus	200 M€								
	dont information voyageurs	160 M€								
Investissement en matériel roulant										
2.1	Nouveaux projets RER/trains	1 000 M€		X						Oui
	Nouveaux projets tram-train	400 M€		X						Oui
2.2	Nouveaux projets métro (hors réseau de transport du Grand Paris)**	1 500 M€ 1 000 M€		X						Oui
2.3	Nouveaux projets tramways ***	700 M€		X						En partie
	Nouveaux projets T Zen	200 M€		X						Non
2.1	Renouvellement/rénovation RER	6 000 M€		X						En partie
2.2	Renouvellement/rénovation métro	1 800 M€		X						Non
2.3	Renouvellement/rénovation tramway	150 M€		X						Non

Nota : Les gestionnaires de voirie sont les départements, les EPCI ou les communes ; les investissements réalisés par les transporteurs sont attribués au STIF qui les supporte au travers des contrats d'exploitation. Certains projets sont, en 2010, trop peu avancés ou nécessitent de mener des études techniques particulières pour définir précisément leur programmation et évaluer leur coût.

Nd : non déterminé

* prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen

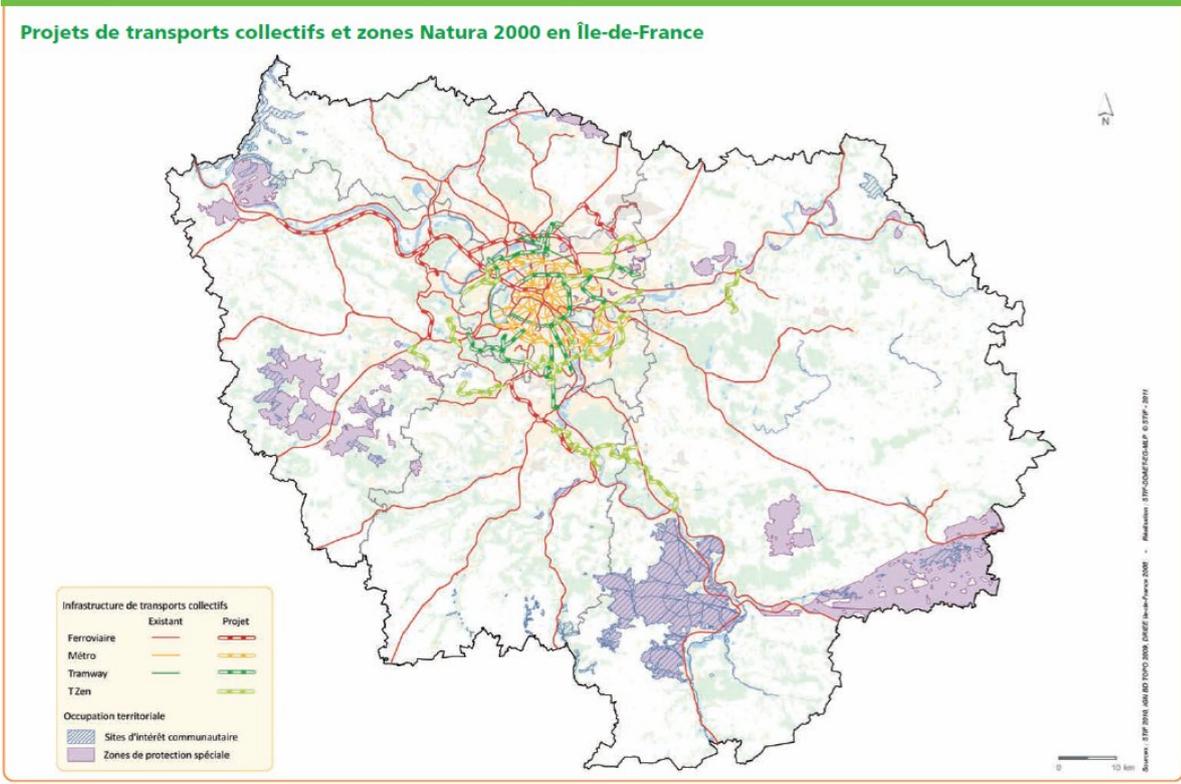
** y compris automatisation ligne 1

*** hors projet de tramway Porte de Choisy - Orly

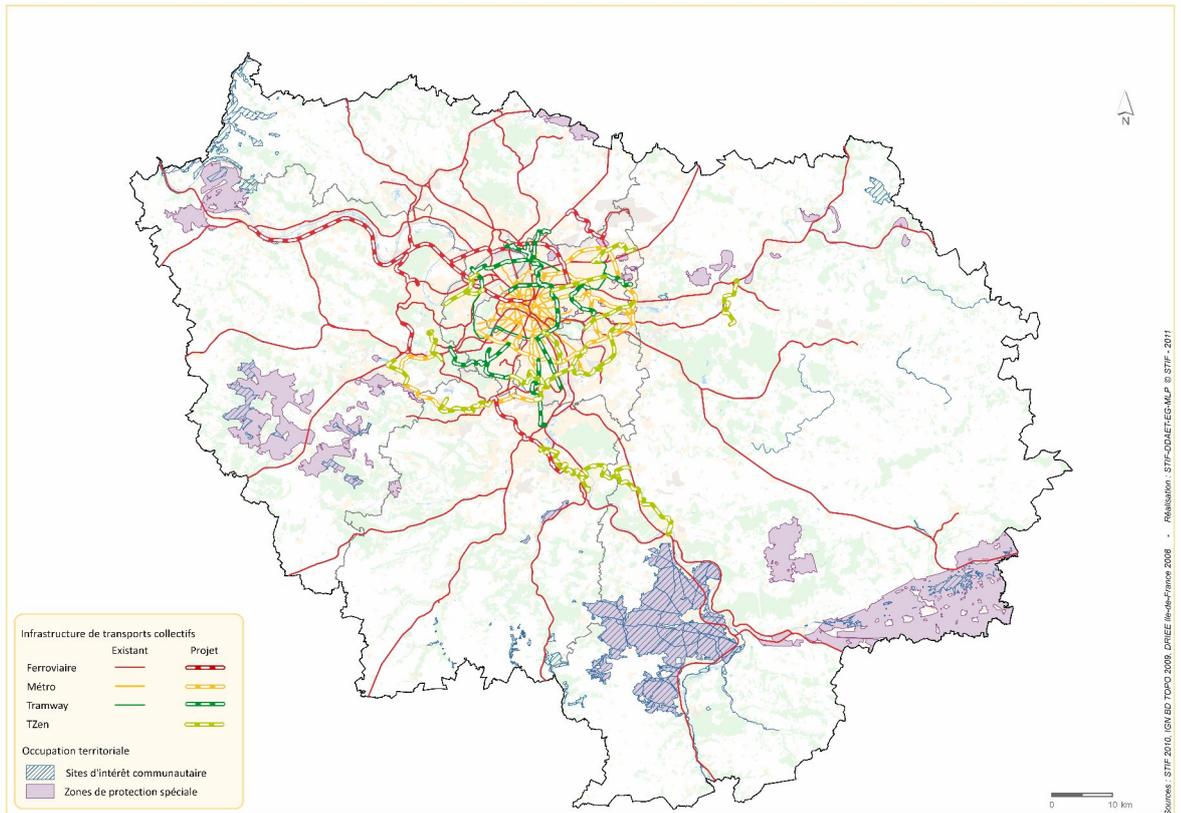
ANNEXE 6

p. 108 du Rapport Environnemental du PDUIF – Carte intitulée : Projets de transport collectifs et zones Natura 2000 en Ile de France

Carte initiale :



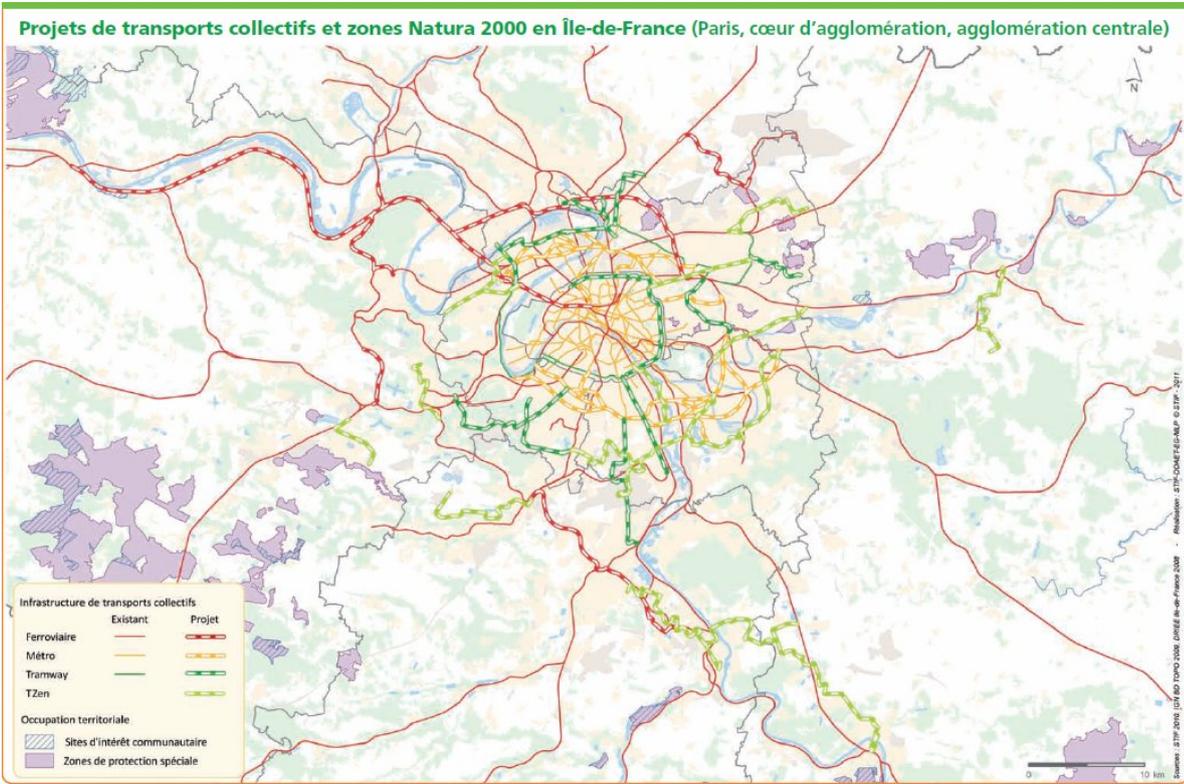
Carte modifiée :



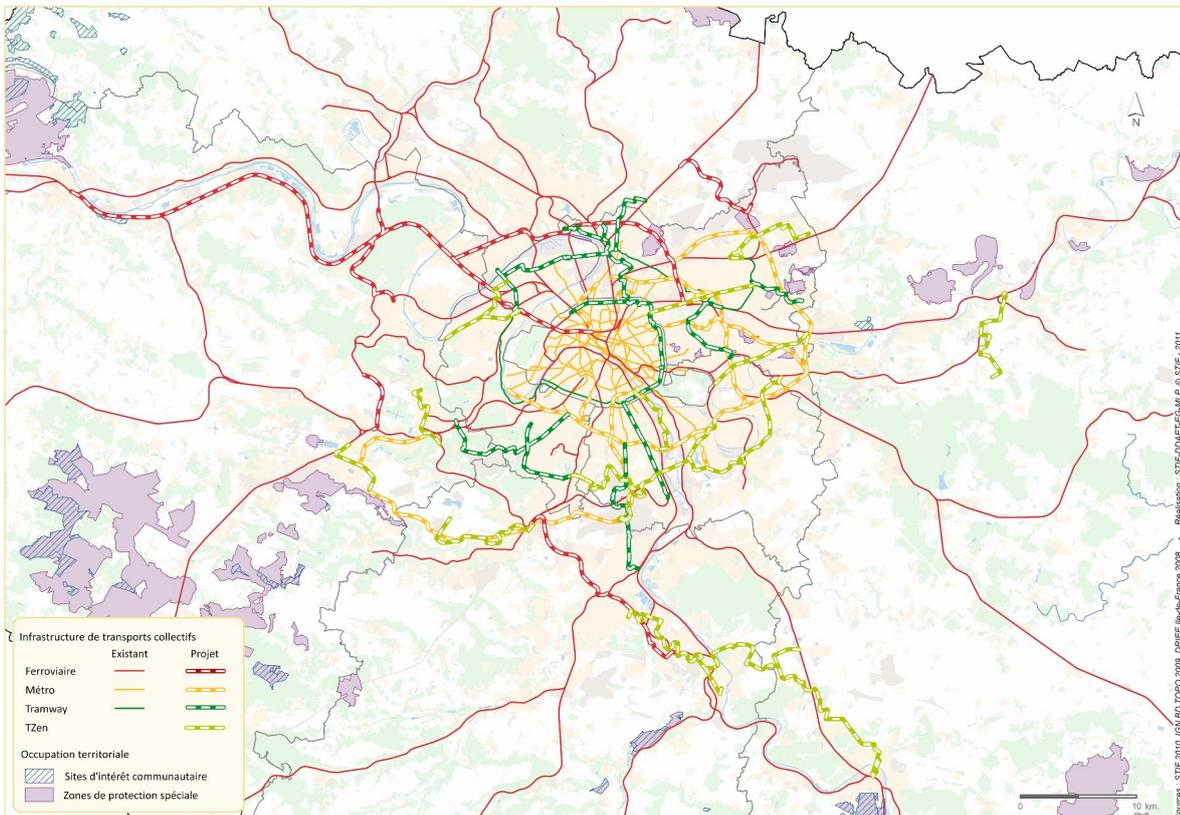
ANNEXE 7

p. 109 du Rapport Environnemental du PDUIF – Carte intitulée :
Projet de transports collectifs et zones Natura 2000 en Ile de France

Carte initiale :



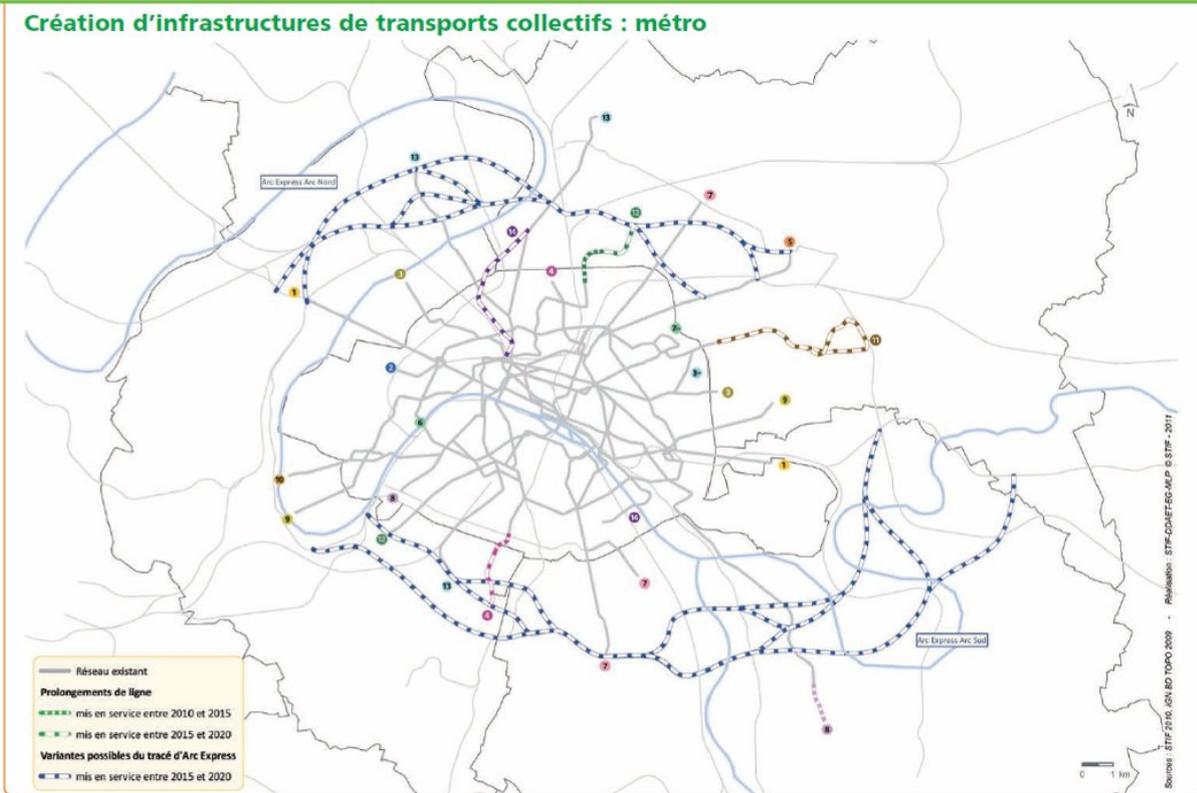
Carte modifiée :



ANNEXE 8

*p. 203 du Rapport Environnemental du PDUIF – Carte intitulée :
Création d'infrastructures de transports collectifs : métro*

Carte initiale :



Carte modifiée :

