

Rapport pour le conseil régional
JUN 2014

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 APPROBATION**

Sommaire

EXPOSE DES MOTIFS	4
1. Objet du rapport	4
2. Rappel du contenu et des objectifs du PDUIF	4
3. Rappel de la procédure d'approbation du nouveau PDUIF	7
4. Présentation des modifications apportées au projet de PDUIF depuis son arrêt le 16 février 2012 12	
5. Suivi et mise en œuvre du PDUIF	17
ANNEXES AU RAPPORT	19
ANNEXE 1 : AVIS DE L'ETAT SUR LE PROJET DE PDUIF	20
PROJET DE DELIBERATION	26
ANNEXES A LA DELIBERATION	28
ANNEXE 1 : PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS D'ILE-DE-FRANCE	29
ANNEXE 2 : RAPPORT ENVIRONNEMENTAL	29
ANNEXE 3 : ANNEXE ACCESSIBILITE	29

EXPOSE DES MOTIFS

1. Objet du rapport

Le présent rapport a pour objet de proposer au Conseil Régional d'approuver le Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France (PDUIF).

Selon les dispositions des articles L.1214-24 à L.1214-29 du Code des Transports, le STIF a évalué le PDUIF de 2000, décidé en 2007, de sa mise en révision et proposé en 2011 un nouveau projet.

Ce projet de PDUIF a ensuite été transmis au Conseil régional qui l'a arrêté le 16 février 2012. Conformément au Code des Transports, il a depuis fait l'objet d'une consultation des personnes publiques associées (départements, ensemble des communes d'Île-de-France et de leurs groupements compétents en matière de déplacements) et de l'autorité environnementale. Assorti de ces avis, il a ensuite fait l'objet d'une enquête publique d'ampleur régionale du 15 avril au 18 mai 2013, qui s'est conclue par un avis favorable de la Commission d'enquête à l'unanimité. Consulté sur le projet de PDUIF modifié pour tenir compte des résultats de l'enquête publique, l'Etat a émis un avis globalement positif sur ce dossier. C'est ce projet qui est aujourd'hui présenté pour approbation définitive dans le cadre du présent rapport. Après approbation, le PDUIF deviendra effectif et opposable.

2. Rappel du contenu et des objectifs du PDUIF

2.1. Le PDUIF : un document au cœur de la planification régionale en matière de déplacements

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 :

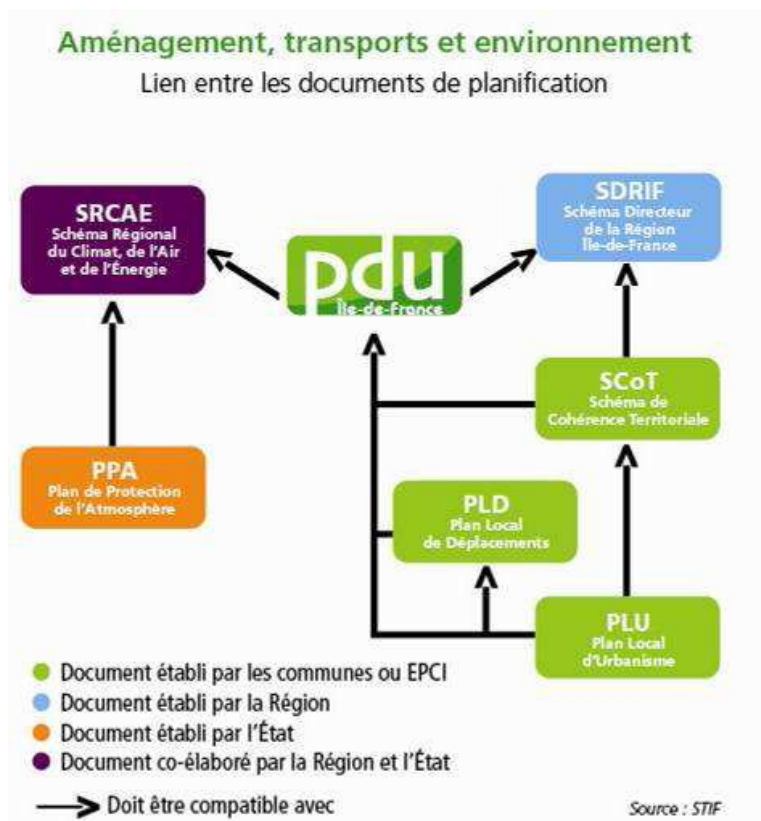
« Le plan de déplacements urbains détermine les principes régissant l'organisation des transports de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement, dans le périmètre des transports urbains ».

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).

Légalement, le PRQA a été intégré dans le Schéma Régional Climat Air Energie (SRCAE) qui a été approuvé par le Conseil régional le 23 novembre 2012 et arrêté par le Préfet de région le 14 décembre 2012. Le PDUIF doit donc être compatible avec le SRCAE.

Le PDUIF doit également, au moment de son approbation, être compatible avec le SDRIF en vigueur. Or le SDRIF a fait l'objet d'une procédure de révision menée par la Région, dans un calendrier concomitant à celui de la révision du PDUIF. Il a donc été nécessaire d'attendre l'approbation définitive du SDRIF par décret en Conseil d'Etat avant de pouvoir finaliser la révision du PDUIF.

Le projet de PDUIF est compatible avec le SDRIF adopté par le Conseil régional le 18 octobre 2013 et approuvé par décret en conseil d'Etat le 27 décembre 2013. Les enjeux territoriaux, les objectifs et les principes d'aménagement qui constituent le socle du schéma d'aménagement de la région Île-de-France, ainsi que les nouveaux enjeux environnementaux et de développement de la région capitale, sont ici réaffirmés.



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 à l'échelle des territoires. 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.

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, l'ajustement des dispositifs d'intervention de la Région, rassemblés au sein du Plan Régional en faveur de la Mobilité Durable (PRMD), a été menée parallèlement à la révision du PDUIF.

2.2. Rappel des principaux enjeux et objectifs du PDUIF

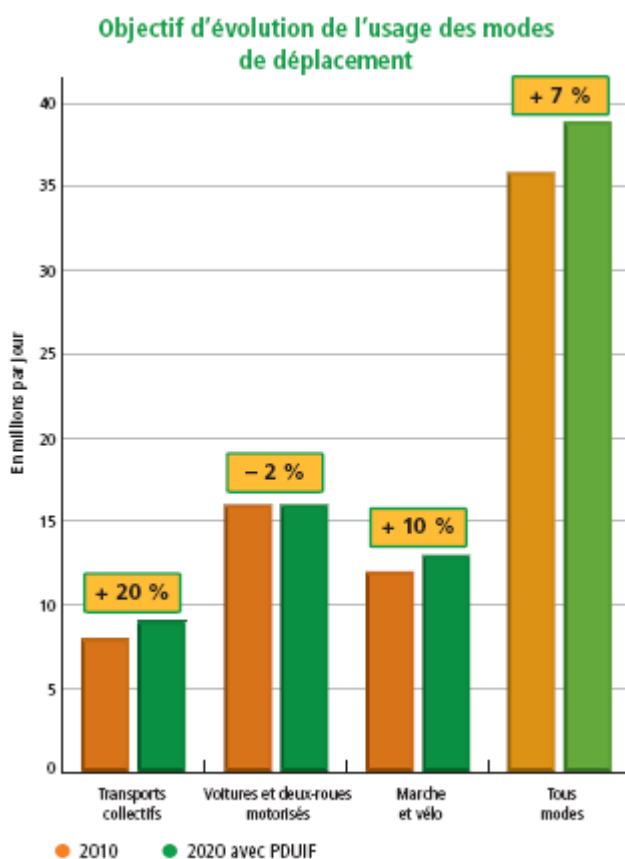
L'enjeu du PDUIF est d'assurer un équilibre durable entre les besoins de mobilité et la protection de l'environnement et de la santé. Cet équilibre doit permettre de favoriser l'attractivité de l'Île-de-France et de garantir la cohésion sociale de la Région.

Les objectifs d'évolution des pratiques de mobilité ont été fixés en s'appuyant sur les objectifs environnementaux fixés par la réglementation, 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.

On vise ainsi globalement entre 2010 et 2020, dans un contexte de croissance globale des déplacements de 7 % :

- Une croissance de 20 % du nombre de déplacements en transports en commun, soit une hausse de 2.5 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 3.5 points de part modale.



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 parvenir, les défis 1 à 7 concernant les conditions de déplacement et les défis 8 et 9 les comportements.

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.

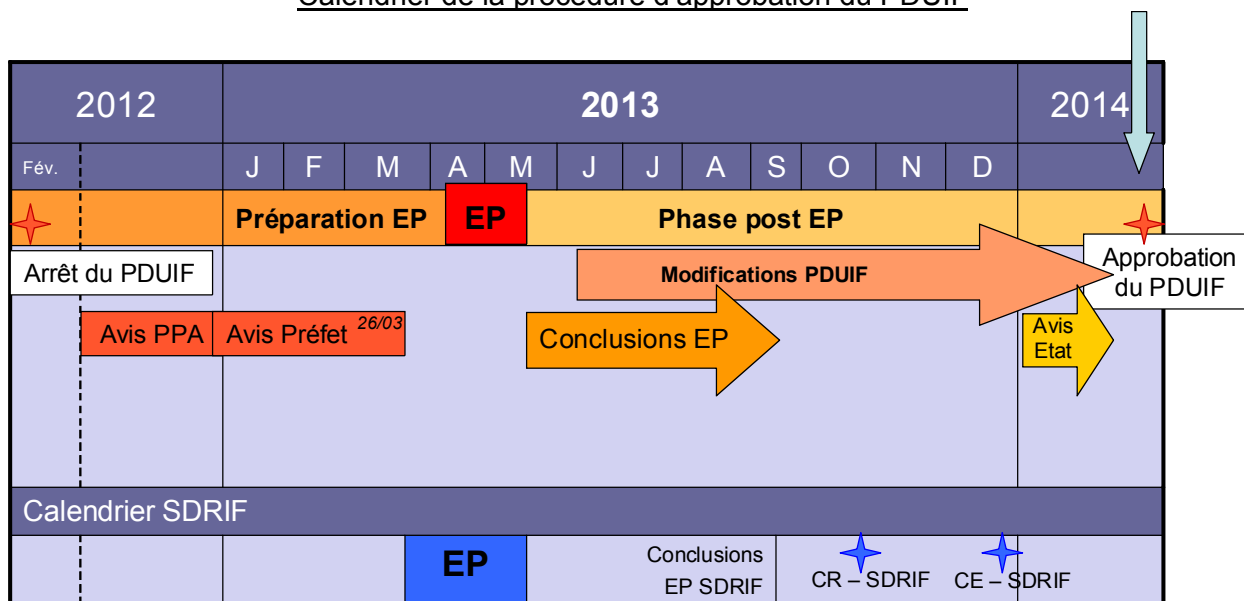
La très grande majorité de ces actions sont des recommandations à destination des acteurs concernés. Néanmoins, quatre actions ont un caractère prescriptif et s'imposent aux documents d'urbanisme et aux décisions prises par les autorités chargées de la police et de la circulation ayant des effets sur les déplacements en Île-de-France, 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 voirie 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, qui rappellent la réglementation en vigueur, 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.

3. Rappel de la procédure d'approbation du nouveau PDUIF

Calendrier de la procédure d'approbation du PDUIF



EP = Enquête Publique

3.1. Recueil de l'avis des collectivités ayant compétence en matière de transport

Suite à l'arrêt, par le Conseil Régional, du projet de PDUIF élaboré par le STIF et actualisé pour tenir compte du Grand Paris, conformément à l'article L1214-25 du Code des transports, la Région a transmis le projet pour avis aux personnes publiques associées (PPA) – communes, départements, EPCI et syndicats compétents en matière de déplacements – soit 1597 organismes.

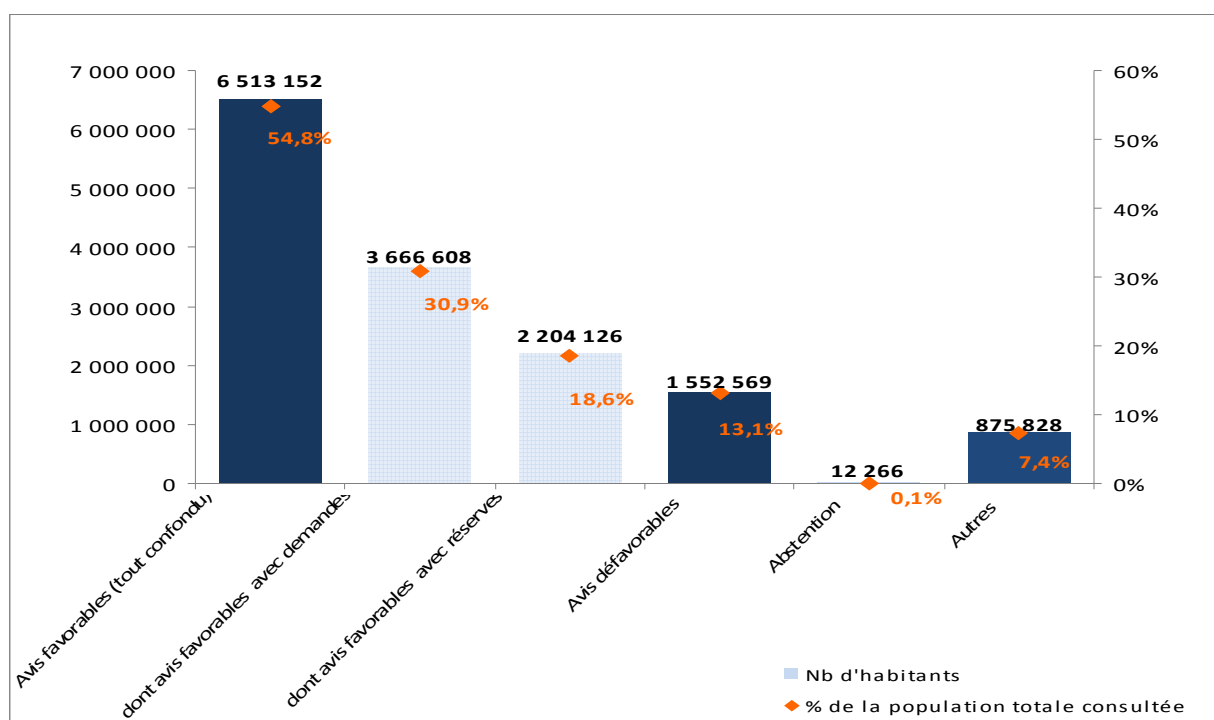
La Région a reçu 341 avis sur le projet de PDUIF dont la majorité provient des communes - 274 avis, représentant 21% des communes consultées. Les EPCI ont transmis 43 avis (38% des EPCI consultés) et les syndicats 16 (9% des syndicats consultés). La totalité des conseils généraux ont émis des avis (8 avis).

78% des avis reçus proviennent de la grande couronne, 21% de la petite couronne et 1% de Paris.

Les avis reçus des communes et des EPCI couvrent 75,4% de la population francilienne.

Sur l'ensemble des avis reçus (hors départements) :

- 58,8% des avis (196 PPA) sont favorables, représentant 54,8% de la population consultée, dont :
 - 34,8 % sont des avis favorables avec demandes, observations ou réserves (116 PPA)
 - 24% sont des avis favorables (80 PPA)
- 23,5% des avis (78 PPA) sont défavorables (représentant 13,1% de la population consultée)
- 3,6% des avis sont des abstentions
- 14,4% des avis relèvent de la catégorie « autres » (avis ambigus n'exprimant pas clairement une position vis-à-vis du PDUIF)



Les avis des départements sont répartis comme suit :

Avis favorables avec demandes, observations, propositions : Paris, Seine-et-Marne, Essonne, Seine-Saint-Denis, Val-de-Marne

Avis réservé : Yvelines

Avis défavorables : Hauts-de-Seine, Val d'Oise

Les avis portent essentiellement sur le PDUIF dans sa globalité, sur les actions du défi 2 relatives aux transports en commun, confirmant ainsi les enjeux liés au développement des transports collectifs en Île-de-France et sur l'action 5.4 relative à la congestion routière.

De manière générale, les éléments positifs qui ressortent des avis PPA soulignent :

- l'adéquation des orientations stratégiques et des actions du PDUIF avec les politiques locales ;
- la prise en compte d'objectifs ambitieux et justifiés ;
- la pertinence des mesures visant à favoriser les déplacements à pied, en vélo et en transports collectifs ;
- la forte volonté d'améliorer les réseaux de transports ;
- l'intérêt de l'approche de partage multimodal de la voirie comme action transversale à l'ensemble du document.

Les réserves émises dans les avis font ressortir, quant à elles, les éléments suivants :

- Un manque de prise en compte des besoins de desserte de la grande couronne et des problématiques des territoires ruraux ;
- Une insuffisance de création d'infrastructures de transport en commun et routières ;
- Des précisions insuffisantes sur le financement des actions inscrites et sur la capacité de financement des partenaires ;
- Des interrogations sur la cohérence entre PDUIF, SDRIF et SRCAE (notamment sur les projets de transports en commun en site propre) ;
- Des interrogations sur la méthode : ancienneté des données utilisées, précisions sur la mise en œuvre des actions prescriptives.

L'ensemble de ces réserves ont été traitées dans les évolutions apportées au PDUIF suite à l'enquête publique. Elles sont évoquées ci-dessous dans le paragraphe 4.2.

3.2. Recueil de l'avis de l'autorité environnementale

Le 26 décembre 2012, conformément aux articles L. 122-4 et suivants du code de l'environnement, la Région a sollicité pour avis l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement sur le projet de PDUIF, accompagné du rapport environnemental.

Le Préfet de région, au titre de l'autorité environnementale, a rendu un avis globalement favorable le 25 mars 2013. Il a résumé son avis de la façon suivante :

« Les Plans de déplacements urbains (PDU) prévus par les articles L.1214-1 et L.1214-9 du code des transports, visent notamment à assurer « l'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé d'autre part ».

Le projet révisé de Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France (PDUIF), arrêté par le Conseil régional, fixe les objectifs et le cadre de la politique de déplacements des personnes et des biens dans la région Île-de-France pour l'ensemble des modes de transports, jusqu'en 2020.

Le rapport environnemental du projet de PDUIF est clair et bien structuré, il aborde l'ensemble des thématiques environnementales concernées par un tel document de planification. La méthodologie d'évaluation est présentée de façon détaillée, et si certaines hypothèses méritent d'être précisées ou explicitées, l'autorité environnementale tient à souligner l'effort réalisé dans le cadre de ce document, pour évaluer les incidences sur la qualité de l'air et les émissions de GES.

De façon générale, le rapport environnemental est pédagogique et permet à un lecteur non spécialiste de comprendre les enjeux complexes et majeurs en termes d'environnement et de santé publique, liés à cette planification.

Les principales observations de l'Autorité environnementale portent sur certains aspects de la méthode d'évaluation (hypothèses du taux de diésélisation, hypothèse de variation de la longueur des déplacements, périmètre d'étude et période de référence utilisée pour l'évaluation et la détermination des objectifs). Par ailleurs, les mesures d'évitement et de réduction des impacts sont présentées de façon parfois trop imprécise, et pour certains enjeux, d'autres mesures pourraient être proposées. Par ailleurs, de nombreuses planifications ayant été élaborées de façon concomitante au PDUIF (SRCAE, SRCE, SDRIF, PPA, PRSE 2, Schéma de transport du Grand Paris...), le rapport environnemental doit être actualisé en conséquence, notamment en intégrant les éléments fournis en novembre 2012 à l'autorité environnementale dans une note complémentaire. A défaut, ces éléments doivent être communiqués au public ainsi que les derniers éléments d'information qui n'étaient pas connus lors de l'élaboration du PDU.

Les objectifs et les actions définies par le PDUIF apparaissent comme pertinentes, et d'un niveau d'ambition en rapport avec les enjeux en termes de réduction des émissions de GES, et de qualité de l'air. Il convient de souligner que l'élaboration du document s'est pleinement appuyée sur la démarche d'évaluation environnementale. »

Suite à cet avis, la Région propose de modifier le projet de PDUIF afin d'intégrer les remarques de l'autorité environnementale. (Cf. paragraphe 4.3 de ce rapport et annexes à la délibération)

Cet avis, ainsi que les avis des personnes publiques associées, ont été versés au dossier d'enquête publique.

3.3. L'enquête publique

L'enquête publique relative au PDUIF s'est tenue pendant un peu plus d'un mois (du 15 avril au 18 mai inclus) dans 28 lieux d'enquête en Île-de-France, correspondant au siège de la Région (également siège de l'enquête), à deux mairies d'arrondissements parisiennes (4ème et 20ème arrondissements) et aux mairies des communes préfectorales et sous-préfectorales de la région.

La concomitance des calendriers a permis de réaliser cette enquête publique dans les mêmes temporalités que celle du SDRIF, initialement programmée du 28 mars au 30 avril, et prolongée jusqu'au 14 mai. Ce scénario a permis une mutualisation des moyens de la Région, qui s'est traduite par :

- l'organisation d'une campagne d'information allant bien au-delà des obligations de publicité légales : campagne presse écrite, bannières sur sites internet, kakémonos, dépliants, campagne dans les gares, message diffusé dans les trains franciliens, relai de l'information par d'autres collectivités (dont la mairie de Paris) sur leurs propres canaux de diffusion.
- la création d'un site Internet spécifique, dont la base commune au SDRIF et au PDUIF a permis la mise en ligne de l'intégralité des dossiers d'enquête et le recueil des observations de l'ensemble des Franciliens.

Contenu des observations :

Les 480 avis reçus peuvent se répartir de la façon suivante :

- 370 rédigés par des particuliers
- 65 issus du monde associatif (49 associations différentes)
- 45 sont des avis issus de la classe politique (élus ou collectivités).

Les principales observations recensées portent sur les thèmes suivants :

- Transports collectifs (+ de 1/3 des observations)
 - Priorité à l'amélioration du réseau existant (régularité, fréquence, amplitude des horaires, confort, sécurité)
 - Demandes de prolongements ou de création de lignes

- Modes actifs (+ de ¼ des observations)
 - Développer un réseau continu et sécurisé
 - Importance de l'entretien du réseau existant
- Environnement et qualité de vie
 - Réduction des nuisances (sonores et pollution) liées aux transports
 - Réutilisation des infrastructures existantes (Petite Ceinture...)
 - Développement de l'autopartage ; extension des systèmes Vélib' et Autolib'.
 - Limitation du besoin de déplacement (rapprochement logement/emploi, télétravail)

Conclusions de l'enquête publique :

En septembre 2013, la Commission d'enquête a rendu un avis favorable à l'unanimité de ses membres assortis de 4 réserves :

1. Compatibilité avec le SDRIF
2. Prise en compte des évolutions législatives (normes stationnement vélo et traduction de la SHON en Surface de Plancher)
3. Ajout d'éléments sur la mobilité liée aux visiteurs occasionnels (tourisme de loisirs et d'affaires)
4. Intégrer un bilan du PDUIF 2000 et actualiser le document avec les résultats de l'EGT 2010

Ces réserves correspondent à des évolutions du document qui avaient été anticipées. Elles sont levées dans la présente délibération. (Cf. explications paragraphe 4.1 du rapport et annexes à la délibération)

Le rapport complet de la commission d'enquête peut être consulté à l'adresse suivante : <http://enquetespubliques.iledefrance.fr>.

3.4. Recueil de l'avis de l'Etat

Les services de l'Etat, associés à l'élaboration du PDUIF, ont également été tenus informés au fur et à mesure de l'avancement de la phase d'ajustement du PDUIF pour tenir compte des résultats de l'enquête publique. Conformément à l'article L1214-26 du Code des transports, le projet de PDUIF assorti des modifications pressenties, a ensuite été transmis aux services compétents de l'Etat pour avis avant approbation définitive par le Conseil régional.

Le 5 juin 2014, l'Etat a rendu un avis favorable sur l'ensemble de ces documents assortis de quelques demandes de modifications à la marge (Cf. annexe au rapport). Ces remarques ont été prises en considération en vue de la séance d'approbation du PDUIF par le Conseil régional. Elles portent principalement sur :

- la prise en considération de la loi n°2014-173 du 21 février 2014 de programmation pour la ville et la cohésion sociale
- l'intégration d'une action sur la sécurité aux passages à niveau
- une précision relative à l'organisation de l'armature logistique
- quelques évolutions mineures de rédaction.

A noter que l'article L1214-27 du Code des transports indique que, pour être approuvé, le PDUIF doit être validé dans les mêmes termes par l'Etat et la Région :

« Le projet de plan de déplacements urbains est approuvé par décret en Conseil d'Etat, lorsque l'Etat et le conseil régional d'Ile-de-France ne sont pas parvenus à un accord sur le projet dans un délai fixé par voie réglementaire à l'issue de l'enquête publique ou lorsque sa mise en œuvre serait de nature à compromettre gravement la réalisation ou l'exploitation d'une infrastructure de transports d'intérêt national ou la réalisation d'une opération d'intérêt national mentionnée à l'article L. 121-2 du code de l'urbanisme. »

4. Présentation des modifications apportées au projet de PDUIF depuis son arrêt le 16 février 2012

Les modifications du projet de PDUIF sont ponctuelles, mais elles se répartissent sur l'ensemble du document, y compris ses annexes. Elles ne remettent pas en cause l'économie générale du plan. Les principales évolutions à apporter au document correspondent à des mises à jour et peuvent être regroupées autour des thèmes suivants :

- La levée des réserves émises par la Commission d'enquête, dont la mise en compatibilité avec le SDRIF approuvé ;
- La prise en compte des principaux éléments issus de la consultation des PPA et de l'enquête publique ;
- La prise en compte de l'avis de l'Autorité environnementale ;
- La prise en compte de l'avis de l'Etat ;
- La prise en compte de l'article 5 de la délibération CR 20-12.

4.1. Levée des réserves de la Commission d'enquête dont mise en compatibilité avec le SDRIF approuvé

La Commission d'enquête a émis quatre réserves dans son rapport, dont la levée est impérative pour la sécurisation du projet de PDUIF.

4.1.1. Réserve n°1

« Le Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France doit, réglementairement, être cohérent avec le SDRIF. Les deux documents ayant été présentés à l'enquête en même temps, il est vraisemblable que des incohérences, légères ou plus conséquentes, apparaîtront après l'approbation du SDRIF. La mise en cohérence formelle des deux documents constitue une condition à l'avis émis ci-dessus. Par ailleurs, l'information du public sur cette mise en cohérence fait également partie de la réserve. »

Le projet de PDUIF, tel qu'il est présenté dans les annexes à la délibération, a bien été mis en conformité avec le SDRIF. Les principales modifications sont les suivantes :

- Actualisation de la terminologie (par exemple, « cœur d'agglomération » devient « cœur de métropole »)
- Mise à jour de la définition des entités géographiques
- Mise à jour des projets de création d'infrastructures en fonction de la temporalité validée par le Conseil régional du 18 octobre 2013 : le PDUIF intègre tous les projets d'envergure régionale inscrits à l'horizon « Plan de Mobilisation » (2020) dans le SDRIF.

Les projets ajoutés sont les suivants :

- Parmi les ajustements liés au SDRIF, figurent les ajouts suivants : la création de sites propres continus support de ligne Mobilien : « Senia – Orly », « Créteil – Noisy-le-Grand Mont d'Est » (projet Est TVM du SDRIF), « villiers-le-Bel – Gonesse – Arnouville – Parc des Expositions de Villepinte », le projet « Bussy-Sycomore » ;
- A l'issue de la phase de consultation des personnes publiques associées et d'enquête publique, ont également été ajoutées les résorptions de coupures urbaines suivantes : RN 10 à Trappes et échangeur A14/A86.

Les projets modifiés sont les suivants :

- Tronçons du réseau de transports du Grand Paris Express (cf paragraphe 4.2.2)

- Le projet routier « réalisation d'un franchissement des voies ferrées et de la Seine dans le Val-de-Marne » se nomme désormais « réalisation d'un franchissement entre Alfortville et Vitry-sur-Seine »
- Le tracé du projet routier « contournement Est de Roissy » a été modifié pour tenir compte l'évolution du projet
- Le projet routier « réalisation du franchissement de la Seine entre Carrières-sous-Poissy et Achères » est supprimé en tant que tel et remplacé par un projet de création de site propre continu support de ligne Mobilien « Carrières-sous-Poissy – Poissy »
- La liste des sites logistiques constituant l'armature logistique régionale à préserver, a été modifiée en reprenant celle du SDRIF.

Un projet a été retiré :

- Projet routier « quadrilatère de Melun »

4.1.2. Réserve n°2

« Le Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France doit tenir compte de l'ensemble des nouvelles mesures législatives et réglementaires et notamment :

- *Les normes de stationnement pour les vélos doivent intégrer les règles de la construction afférentes au stationnement des vélos pour les bâtiments à usage d'habitation et de bureaux (arrêté du 20 février 2012) ;*
- *Les références à la Surface Hors Œuvre Nette (SHON) doivent être traduites en termes de Surface de Plancher (Ordonnance n° 2011-1539). »*

Les prescriptions de l'action 4.2 « favoriser le stationnement des vélos » sont modifiées conformément à la législation en vigueur. La modification du PDUIF va donc dans le sens d'un discours plus ambitieux en faveur du stationnement des vélos.

Toutes les références à la SHON dans le PDUIF ont été remplacées par des valeurs en « surface de plancher ». En l'absence de règle de conversion entre les deux unités, il a été convenu avec l'Etat de remplacer l'ancien terme par le nouveau.

4.1.3. Réserve n°3

« Comme s'y est engagée la Région, la Commission demande expressément l'introduction d'un paragraphe complétant le PDUIF par des éléments sur la mobilité liée au tourisme de loisirs et d'affaires et plus généralement aux visiteurs occasionnels. »

De nombreuses actions du PDUIF apportent déjà des solutions aux besoins de mobilité des touristes. En effet, le renforcement du potentiel régional de mobilité, en vue d'améliorer les conditions de circulation des Franciliens, bénéficie également aux touristes. Cependant la mobilité liée au tourisme pose des questions au-delà de l'offre classique de transport qui doivent être abordées dans le PDUIF. Il est ainsi proposé de rajouter un paragraphe sur la mobilité des non-Franciliens dans le chapitre 1 du PDUIF et de renforcer les fiches actions notamment en ce qui concerne l'offre tarifaire et l'information voyageur.

4.1.4. Réserve n°4

« Comme s'y est engagée la Région, la Commission demande expressément d'intégrer le bilan de l'évaluation du PDUIF 2000 et d'actualiser le projet de PDUIF avec les résultats de l'Enquête Générale Transports 2010 (EGT 2010). »

Dès ses premières réunions avec les services de la Région, la Commission d'enquête s'était étonnée de la faiblesse des références à l'évaluation du PDUIF 2000, comparé au travail effectivement fourni. La Région a donc proposé d'étayer la partie « bilan du PDUIF 2000 », qui met en avant les avancées permises par ce document, mais également ses carences et le besoin de procéder à sa révision.

Concernant les données utilisées lors de la rédaction du PDUIF, le STIF s'était appuyé sur des données de référence estimées par modélisation, à actualiser à l'aide de données réelles dès la publication des résultats de l'EGT 2010. Toutes les données du chapitre 1 ont ainsi été mises à jour avec des chiffres réels, issus de l'EGT 2010, qui est la référence pour ce nouveau PDUIF. Il est à noter que la publication de l'EGT 2010 a confirmé que ces projections, qui servaient de base à la version arrêtée du projet de PDUIF, étaient globalement conformes à la réalité constatée.

4.2. La prise en compte des principaux éléments issus de la consultation des PPA et de l'enquête publique

La consultation des personnes publiques associées menée par la Région a révélé, au-delà des positions de principes sur le document ou des demandes d'insertion de projets locaux, un besoin de clarification sur la façon d'aborder certains thèmes dans le PDUIF (paragraphes 4.2.1 à 4.2.5). Il en est de même pour les observations formulées lors de l'enquête publique, mais sur des thèmes différents (paragraphes 4.2.6 et 4.2.7)

4.2.1. La grande couronne

« Un manque de prise en compte des besoins de desserte de la grande couronne et des problématiques des territoires ruraux. »

Pour améliorer la lisibilité des actions sur ces territoires hors zone dense, le PDUIF est complété avec trois fiches thématiques qui décrivent plus précisément comment les actions du PDUIF se déclinent selon les particularités des territoires suivants : Paris et cœur de métropole – agglomération centrale – agglomérations des pôles de centralité et les bourgs, villages et hameaux.

Pour rappel, les caractéristiques de mobilité des Franciliens font ressortir des déplacements majoritairement de courte distance (2/3 inférieurs à 3 km) et l'émergence des bassins de vie en grande couronne. Pour répondre à ces nouveaux besoins de déplacements, les solutions adaptées ne passent pas forcément par une offre de transport en modes lourds. Ainsi, le développement de nouveaux services de mobilité liés en partie à de nouvelles possibilités offertes par l'usage des NTIC, permet d'envisager la mise en place de solutions adaptées à chaque territoire. Les actions en faveur des nouveaux véhicules urbains seront développées sur tout le territoire de l'Île-de-France, et prioritairement en Grande Couronne.

L'ensemble des actions en faveur des modes actifs (défi 3 et 4), des modes individuels motorisés (défi 5) et de l'accessibilité (défi 6), s'adresse à tous les territoires d'Île-de-France et parfois plus spécifiquement aux territoires péri urbains. Il conviendra de mieux mettre en valeur ces actions.

Par ailleurs, il convient de rappeler la récente décision du STIF dans le cadre de son plan bus 2013-2016 d'affecter 60% des 160 M€ prévus à la grande couronne pour le développement de l'offre.

4.2.2. Les infrastructures lourdes de transport

« Une insuffisance de création d'infrastructures de transport en commun et routières »

La décision du Conseil régional n° CR 20-12 du 16 février 2012 a arrêté le projet de PDUIF en le modifiant pour tenir compte du décret n° 2011-1011 du 24 août 2011 portant approbation du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris 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.

Suite à la définition du Nouveau Grand Paris, énoncée le 6 mars 2013 par le Gouvernement et aux nouvelles temporalités liées à la réalisation du réseau de transport public du Grand Paris, le projet de PDUIF a été actualisé.

A l'horizon du PDUIF, les tronçons du réseau de transport public du Grand Paris à intégrer dans le document sont les suivants :

- prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint Ouen
- ligne 15 entre Pont de Sèvres et Noisy-Champs

Plus généralement, l'article L1214-10 du Code des transports est ainsi rédigé : « Les prescriptions du plan de déplacements urbains sont compatibles avec les orientations du schéma directeur de la région Ile-de-France prévu par l'article L. 141-1 du code de l'urbanisme ».

Ainsi, le PDUIF respecte la programmation à 2020 des infrastructures de transport d'envergure régionale inscrites dans le SDRIF adopté par le Conseil régional le 18 octobre 2013.

4.2.3. Le financement

« Des précisions insuffisantes sur le financement des actions inscrites et sur la capacité de financement des partenaires »

Les modalités de financement de la Région Île-de-France et du STIF ont été précisées, afin de rappeler notamment que le projet de PDUIF respecte la programmation sur laquelle l'Etat et la Région se sont engagés en Juillet 2013 à travers le Protocole Etat-région relatif à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports sur la période 2013-2017, dans le cadre du Nouveau Grand Paris.

Le tableau de financement du PDUIF a également été revu et actualisé, afin de tenir compte notamment du rôle de la SGP dans le financement des infrastructures de transports collectifs.

4.2.4. La cohérence des documents de planification régionaux

« Des interrogations sur la cohérence entre PDUIF, SDRIF et SRCAE (notamment sur les projets de transports en commun en site propre) »

Ces documents de planification ont été élaborés ou co-élaborés par la Région de façon concomitante. La similarité des calendriers de révision a permis à la Région de porter une vision d'ensemble de la planification régionale en veillant à chaque étape à la compatibilité et à la cohérence des documents.

Ce point a été analysé et confirmé par l'Etat dans son avis.

Afin de faciliter la lisibilité concernant plus spécifiquement la question des projets de transports en commun, un tableau intitulé « correspondance entre les projets de transports collectifs inscrits au SDRIF avec un horizon de réalisation « Plan de mobilisation » et les actions du PDUIF » a été inséré en annexe du PDUIF.

4.2.5. La méthodologie utilisée

« Des interrogations sur la méthode : ancienneté des données utilisées, précisions sur la mise en œuvre des actions prescriptives »

Le PDUIF a été actualisé avec des données de référence collectées en 2010 (notamment par l'EGT) dont la publication a eu lieu en 2013. L'intégration de ces données confirme les objectifs préalablement fixés dans le PDUIF et permet de disposer d'une base de référence solide pour le suivi et l'évaluation du PDUIF (cf ci-dessus la réponse à la réserve n°4 de la Commission d'enquête).

4.2.6. La gestion de l'existant

« Les Franciliens souhaitent que la priorité des investissements soit donnée à l'amélioration de l'existant, tant pour les transports collectifs que pour les déplacements à vélo. »

Le PDUIF est un document de planification de portée régionale, il n'a pas vocation à déterminer précisément l'ensemble des mesures qui seront prises d'ici à 2020 mais d'en fixer les principes.

Concernant les transports collectifs, les actions 2.1 à 2.5 du PDUIF listent les mesures concrètes qui vont permettre dans les 10 ans à la fois de développer l'offre et d'améliorer le réseau existant. Ces dispositions contribueront directement, à différents niveaux de la chaîne modale en transports collectifs, à réduire la pénibilité des trajets et à améliorer le confort des usagers. Le PDUIF prévoit notamment le renforcement de la qualité de l'offre (fréquence, ponctualité, information, propreté, gestion des situations perturbées...), le remplacement ou la rénovation du matériel roulant ou encore l'amélioration de la sécurité par le renforcement de la présence d'agents ainsi que par des dispositifs de vidéosurveillance.

Concernant les modes actifs, le PDUIF a été renforcé pour insister sur l'importance de l'entretien des aménagements existants et pour recommander aux maîtres d'ouvrage de ne pas oublier de programmer les aspects maintenance et exploitation. Il s'agit en effet d'un levier majeur dans l'objectif de donner un nouveau souffle à la pratique du vélo.

4.2.7. Les inquiétudes face aux nuisances

« Le bruit et la pollution sont des thèmes qui font réagir les Franciliens, ils proposent des pistes de réflexion autour de solutions d'innovation technique ou de l'utilisation d'énergie propre »

Le PDUIF a été actualisé pour tenir compte des remarques émises lors de la concertation. Ainsi les objectifs du PDUIF tant en faveur de la réduction des nuisances sonores, qu'en termes de diminution de la pollution de l'air ont été confirmés. Les références législatives demandées par l'autorité environnementale ont été intégrées et l'action « ENV 1 : accompagner le développement de nouveaux véhicules » a été complètement réécrite et singulièrement renforcée pour répondre aux attentes des Franciliens.

4.3. La prise en compte de l'avis de l'Autorité environnementale

Suite à l'avis de l'autorité environnementale, le rapport environnemental du PDUIF a été complété sur les thèmes suivants (cf annexe 2 à la délibération) :

- méthodologie employée (hypothèses du taux de diésélisation, hypothèse de variation de la longueur des déplacements, périmètre d'étude et période de référence utilisée pour l'évaluation et la détermination des objectifs).
- mesures d'évitement et de réduction des impacts
- mise à jour des liens avec les autres documents de planification (SRCAE, SRCE, SDRIF, PPA, PRSE 2, Schéma de transport du Grand Paris...)

4.4. La prise en compte de l'avis de l'Etat

Afin de se conformer à l'article L1214-27 du Code des transports, toutes les demandes formulées dans l'avis de l'Etat (Cf. annexe au rapport) ont bien été intégrées au projet de PDUIF.

4.5. La prise en compte de l'article 5 de la délibération CR20-12

La procédure de révision du PDUIF strictement définie dans le Code des transports, ne permet pas au Conseil régional d'introduire de modifications majeures, qui n'auraient été ni présentées lors de

l'enquête publique ni validées par l'Etat dans son avis. Pour anticiper cette situation, les élus régionaux ont formulé un certain nombre de vœux lors du Conseil régional du 16 février 2012. Ces vœux, qui ont été joints à la sollicitation des personnes publiques associées et au dossier d'enquête publique, ont été pris en compte dans les modifications introduites :

- insertion de fiches territoriales pour mettre en relief l'impact du PDUIF en grande couronne ;
- ajout d'un paragraphe dans le rapport environnemental sur la sécurité dans les transports ;
- prise en compte de l'axe 13 (ex-RN20) dans sa portion Porte d'Orléans – Antony, en tant que création de site propre continu support de ligne Mobilien ;
- prise en compte d'une partie de l'axe 46 (RD4), en tant que création de site propre continu support de ligne Mobilien ;
- modification du PDUIF pour faire figurer le projet de Tzen potentiel via la RN 34 en « secteur d'étude », permettant ainsi d'interroger l'opportunité de la liaison Porte de Vincennes – Nogent-sur-Marne ;
- Ajout de la notion d'entretien des aménagements cyclables ;
- Introduction des définitions des concepts d'autopartage et de covoiturage ;
- Ajout d'éléments sur le transport de marchandises, notamment par voie d'eau ;
- Transmission des conclusions des Etats Généraux de la Conversion Ecologique et Sociale (EGCES) à la Commission d'enquête.

Les autres points soulevés par l'article 5 de la délibération CR 20-12 correspondent à des ambitions politiques qui restent d'actualité et dont la plupart ont fait l'objet d'avancées significatives depuis février 2012 :

- L'amélioration du réseau de RER : le schéma RER B Nord + est arrivé à son terme. Le schéma de secteur du RER E et les premiers éléments de mise en œuvre du schéma RER B Sud ont été votés ;
- La mise en place de la tarification unique évolue par étapes : dézonage les week-ends, puis dézonage estival, puis dézonage pendant toutes les vacances scolaires ;
- L'amélioration de la desserte de la grande couronne : 60% des financements prévus au Plan bus 2013-2016 du STIF sont désormais fléchés vers la grande couronne ;
- L'amélioration de la qualité de l'air : la Région a approuvé son dispositif en faveur des nouveaux véhicules urbains.

Toutes les évolutions du projet arrêté, évoquées ci-dessus, ont été rassemblées dans des fascicules de modifications qui peuvent être consultés à l'adresse suivante : <http://www.iledefrance.fr/sites/default/files/PDUIF.zip>.

5. Suivi et mise en œuvre du PDUIF

Suite à l'approbation du projet de PDUIF en Conseil Régional, la mobilisation et la coordination des multiples acteurs franciliens de la mobilité pour la mise en œuvre du PDUIF, ainsi que son évaluation, seront pilotées par le STIF dans le cadre de comités de pilotage politiques et techniques, et de l'Observatoire de la Mobilité en Île-de-France (OMNIL).

S'agissant du suivi, la Région occupera naturellement une place essentielle dans les différentes instances de gouvernance du PDUIF, aux côtés du STIF.

La mise en place par l'État et la Région du CERLog, centre d'échanges et de ressources sur la logistique en Île-de-France, permettra d'alimenter l'OMNIL sur le volet transport de marchandises.

La Région alimentera également les indicateurs de suivi sur le volet plans de déplacements entreprises et plans de déplacements scolaires à partir de ses propres bases de données, et contribuera également au suivi des actions en faveur des nouveaux véhicules.

Ce système de suivi en continu permettra de proposer chaque année un bilan de l'avancement des actions du PDUIF, et facilitera l'évaluation du document prévue par la loi 5 ans après son adoption.

Concernant la mise en œuvre, la Région et ses partenaires seront particulièrement mobilisés, notamment à travers les principaux mécanismes de financement de l'investissement : Contrat de Plan Etat-Région, Plan de mobilisation pour les transports en Île-de-France, Protocole Etat-Région relatif à la mise en œuvre du Plan de mobilisation sur la période 2013-2017 dans le cadre du Nouveau Grand Paris, Contrats particuliers Région-Département.

Par ailleurs, en complément de ces contractualisations et plans d'action majeurs, la Région a rassemblé et complété ses dispositifs d'intervention en matière de déplacements, pour la mise en œuvre du PDUIF, au sein du Plan d'action Régional en faveur de la Mobilité Durable (PRMD).

Les évolutions du PDUIF pour tenir compte des résultats de la concertation, présentées dans ce rapport, ont un impact sur les politiques régionales du PRMD. En conséquence, la mise à jour des dispositifs d'intervention de la Région est proposée parallèlement à l'approbation du PDUIF.

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.

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

A handwritten signature in black ink, consisting of several sharp, vertical strokes followed by a horizontal line and a small flourish at the end.

JEAN-PAUL HUCHON

ANNEXES AU RAPPORT

ANNEXE 1 : AVIS DE L'ETAT SUR LE PROJET DE PDUIF

Le Préfet
de la Région d'Île-de-France
Préfet de Paris

Paris le - 5 JUIN 2014

N° 2014- 9060 /DRIEA-

Monsieur le Président,

Vous m'avez adressé, par courrier du 18 mars 2014, le projet de Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF) arrêté le 16 février 2012, ainsi que les modifications proposées pour tenir compte des avis :

- de l'Autorité environnementale (AE) du 25 mars 2013,
- des personnes publiques associées (PPA) consultées de mai à octobre 2012,
- de la commission d'enquête du 13 septembre 2013 suite à l'enquête publique qui s'est déroulée du 15 avril au 18 mai 2013.

Conformément à l'article L.1214-26 du Code des transports, vous sollicitez l'avis de l'Etat sur ces documents.

Le PDUIF constitue un document majeur de la planification, de l'aménagement et des transports en Île-de-France, développant les principes d'organisation des transports des personnes et des marchandises sur la région d'Île-de-France au travers de neuf défis répondant à l'enjeu d'assurer un équilibre durable, sous contrainte financière, entre les besoins de mobilité et la protection de l'environnement, de la santé et de la qualité de la vie.

Ces défis se déclinent en plusieurs actions explicitement développées, tant par leurs objectifs et leurs responsables de mise en oeuvre, que par leurs modalités de financement. Ces actions sont issues d'un large processus de concertation auprès de l'ensemble des partenaires issus du domaine des transports de la région d'Île-de-France.

Le PDUIF doit être compatible avec le Schéma directeur de la région d'Île-de-France (SDRIF), approuvé en décembre 2013, et le Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE). Les défis et actions figurant dans ce document doivent permettre d'atteindre l'objectif de réduction de 20 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) liées aux transports à l'horizon 2020 et de diminution des concentrations des polluants dans l'air dus aux transports. Cet enjeu de la qualité de l'air étant de première importance pour la région d'Île-de-France, l'Etat sera particulièrement attentif à l'atteinte de cet objectif notamment dans le cadre des dispositifs prévus d'évaluation et de suivi des actions du PDUIF.

Monsieur Jean-Paul HUCHON
 Président du Conseil régional Île-de-France
 33, rue Barbet de Jouy
 75007 PARIS

Immeuble Le Penant - 5 rue Leblanc 75911 Paris Cedex 15

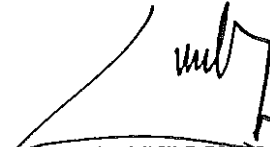
Le PDUIF conduira les collectivités locales à élaborer ou modifier leurs documents d'urbanisme (PLU, SCOT, PLD..) pour être mis en compatibilité avec les dispositions du nouveau texte. Le Syndicat des transports d'Île-de-France et de la Région veilleront, en liaison avec les services de l'Etat à accompagner les collectivités dans l'élaboration de ces documents, notamment au travers des outils prévus de soutien à la mise en œuvre du PDUIF (guides Plan Local de Déplacements, Plan Local de l'Urbanisme .etc.).

Au-delà de ces observations à caractère général, je vous prie de trouver ci-joint les remarques plus précises qu'appellent les documents transmis, suite à leur analyse par mes services.

Conformément à l'article L.1214-26 du Code des transports, et compte tenu des points évoqués ci-dessus, j'émet un avis favorable sur le projet de PDUIF arrêté le 16 février 2012 et les modifications proposées.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Bien à vous -



Jean DAUBIGNY

- 5 JUIN 2014

Annexe à l'avis de l'Etat sur le Plan de Déplacements Urbain de l'Île-de-France

Remarques complémentaires sur les documents transmis par courrier du 18 mars 2014

- **chapitre 1.2** (Système de transport et conditions de déplacement) : il conviendrait d'évoquer la loi n°2014-173 du 21 février 2014 de programmation pour la ville et la cohésion urbaine en complétant le paragraphe « L'accès à la mobilité des populations en difficulté sociale » figurant en page 28 du PDUIF comme suit :

« Certains territoires concernent des quartiers prioritaires de la politique de la ville pour lesquels l'article 1er de la loi n°2014-173 du 21 février 2014 de programmation pour la ville et la cohésion urbaine vise notamment à « favoriser la pleine intégration de ces quartiers dans leur unité urbaine, en accentuant leur accessibilité en transport en commun ». L'amélioration de l'offre de mobilité en Île-de-France doit contribuer à réduire l'enclavement géographique qui caractérise souvent ces quartiers ».

- **chapitre 4.1** (L'impact du PDUIF sur la mobilité et le système de déplacement) : les plans et schémas de planification devant prendre en considération les objectifs spécifiques de la politique de la ville, comme le prévoit l'article 6 de la loi précitée, je vous propose de compléter le paragraphe « Garantir la mobilité pour tous » figurant en page 175 du PDUIF comme suit : « Les nouveaux plans locaux de déplacements devront prendre en considération les objectifs spécifiques de la politique de la ville introduits par la loi n°2014-173 du 21 février 2014 de programmation pour la ville et la cohésion urbaine, notamment en améliorant l'accessibilité des quartiers défavorisés en transports collectifs ».

L'objectif d'équité territoriale dans l'accès à la mobilité figurant aussi dans cette loi, je suggère que l'observatoire de la mobilité en Île-de-France (OMNIL) puisse développer à l'avenir des indicateurs spécifiques de mise en oeuvre et d'atteinte de cet objectif.

- **action 1.1** (agir à l'échelle locale pour une ville plus favorable à l'usage des modes alternatifs à la voiture) : les chartes de développement durable du territoire sont à élaborer en cohérence avec les démarches de contrat de développement territorial (CDT) en cours. Je vous propose de compléter le point 3 de la page 57 du PDUIF comme suit : « La réflexion sur l'élaboration des chartes devra être cohérente avec les contrats de développement territorial ».

- **action 2.9** (améliorer les conditions de circulation des taxis) : je vous propose de substituer la formulation « une régulation de la concurrence entre taxis et véhicules de tourisme avec chauffeur » figurant en page 81 du fascicule « Modifications du PDUIF suite à l'enquête publique et la consultation des PPA » par « un accompagnement de la coexistence des taxis et véhicules de tourisme avec chauffeur ».

- **action 4.2** (favoriser le stationnement vélo) : la prescription relative au stationnement des vélos s'applique aux bâtiments collectifs neufs à usage d'habitation. Il conviendrait d'annoter la page 105 du même fascicule comme suit : « Habitat collectif* : 0,75 m² par logement (...) »

- **action 5.1** (atteindre un objectif ambitieux de sécurité routière) : la politique visant à améliorer la sécurité des passages à niveau n'apparaît pas à la lecture de cette action. Je vous propose de rajouter le point d'action suivant :

« Améliorer la sécurité des passages à niveau : les actions en cours, de suppression de passages à niveau préoccupants par la réalisation de franchissements routiers dénivelés du réseau ferré d'une part, et de sécurisation des abords des passages à niveau existants d'autre part, seront poursuivies » et d'indiquer dans les responsables de mise en oeuvre : RFF, Etat, Région, départements, communes et EPCI.

- **action 7.1** (préserver et développer des sites à vocation logistique) : l'organisation de l'armature logistique francilienne ne figure pas dans le document alors que celle-ci est mentionnée dans le SDRIF. Le complément suivant pourrait être apporté en fin de page 127 du fascicule « Modifications du PDUIF suite à l'enquête publique et la consultation des PPA » :
« L'armature francilienne des équipements logistiques devra être organisée en s'appuyant sur ces sites logistiques et sur les équipements qui permettent l'écoulement des flux. Les besoins et enjeux associés ne sont, cependant, pas homogènes sur l'ensemble du territoire de la région. Les actions de préservation ou de développement devront être adaptées aux spécificités des territoires pour répondre à une vision spatiale cohérente du maillage nécessaire ».

- **Rapport environnemental** (qualité de l'air intérieur dans les enceintes ferroviaires souterraines) : il conviendrait de préciser à la page 49 du fascicule : Modifications du rapport environnemental suite à l'enquête publique et la consultation des PPA » que la constitution du groupe de travail chargé d'élaborer une méthodologie de surveillance de la qualité de l'air et d'expérimenter des stratégies de réduction des pollutions est issue du plan d'actions sur la qualité de l'air intérieur lancé par les Ministères de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie, et des Affaires sociales et de la Santé. Le PDUIF devrait également s'approprier les conclusions de ce groupe de travail. Je vous propose de modifier la page 49 comme suit :
« Dans le cadre du plan national d'actions sur la qualité de l'air intérieur, pour améliorer la qualité de l'air intérieur dans les enceintes ferroviaires souterraines, il est prévu la constitution d'un groupe de travail chargé d'élaborer une méthodologie de surveillance et d'expérimenter des stratégies de réduction des pollutions. Les résultats de ce groupe de travail seront mis en oeuvre au niveau francilien par les acteurs concernés ».

Enfin, je vous informe que la ministre des Affaires Sociales a présenté au Conseil des ministres le 9 avril 2014 un projet de loi habilitant le Gouvernement à adopter par ordonnance des mesures pour la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées. Celui-ci permettra au Gouvernement de compléter la loi n°2005-102 du 11 février 2005 et redéfinir les modalités de mise en oeuvre de son volet accessibilité. Ce projet de loi, adopté par le Sénat le 28 avril 2014, sera examiné par l'Assemblée nationale. En l'état actuel, il demeure sans incidence sur l'annexe accessibilité du projet de PDUIF et le schéma directeur d'accessibilité.

Le Préfet de la Région d'Ile-de-France
Préfet de Paris

Jean DAUBIGNY

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

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 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 15 décembre 2011, approuvant les orientations du protocole pour une réforme de la tarification des transports publics en Île-de-France ;
- VU** La délibération n° CR 20-12 du 16 février 2012, arrêtant le projet de Plan de Déplacements Urbain d'Île-de-France proposé par le STIF
- VU** La délibération n° CR 98-12 du 23 novembre 2012, approuvant le Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE) ;
- VU** La délibération n° CR 97-13 du 18 octobre 2013, adoptant le Schéma directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) ;
- VU** La délibération CR 55-13 du 20 juin 2013, approuvant le Protocole Etat – Région relatif à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports sur la période 2013/2017 dans le cadre du Nouveau Grand Paris ;
- VU** L'avis de la commission Transports et Mobilités ;
- VU** L'avis de la commission Environnement, Agriculture et Energie ;
- VU** L'avis du Conseil Economique, Social et Environnemental Régional ;
- VU** La communication du Premier ministre du 6 mars 2013 sur le Nouveau Grand Paris ;
- VU** Les avis des personnes publiques consultées conformément à l'article L1214-25 du Code des transports
- VU** L'avis de l'autorité environnementale du 25 mars 2012
- VU** L'avis de la Commission d'enquête de septembre 2013
- VU** L'avis de l'Etat du 5 juin 2014
- VU** Le rapport CR 36-14 présenté par monsieur le président du conseil régional d'Île-de-France.

CONSIDERANT

Le projet de PDUIF arrêté par le Conseil régional dans sa délibération du 16 février 2012, composé du document PDUIF, de son annexe accessibilité et de son rapport environnemental

APRES EN AVOIR DELIBERE**Article 1 :**

Prend en considération les éléments d'actualisation rendus nécessaires suite à l'avis des personnes publiques associées, à l'avis de l'autorité environnementale, aux observations formulées dans le cadre de l'enquête publique, au rapport de la Commission d'enquête, à l'approbation du SDRIF et à l'avis de l'Etat, tels qu'annexés à la présente délibération.

Article 2 :

Approuve le PDUIF tel qu'il résulte de l'application de l'article 1 ci-dessus.

Article 3 :

Autorise le Président à mener toutes les démarches relatives à la mise en œuvre du PDUIF.

Le Président du Conseil Régional
d'Ile-de-France

JEAN-PAUL HUCHON

ANNEXES A LA DELIBERATION

ANNEXE 1 : PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS D'ILE-DE-FRANCE

Le document « Plan de déplacements urbains » est joint au rapport.

ANNEXE 2 : RAPPORT ENVIRONNEMENTAL

Le document « Rapport environnemental » est joint au rapport.

ANNEXE 3 : ANNEXE ACCESSIBILITE

Le document « Annexe accessibilité » est joint au rapport.