

## LA LETTRE AUX ASSOCIATIONS D'USAGERS

## Édito

Laurence  
DEBRINCATResponsable de la  
division des études  
générales du STIF

Le Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF) porte une approche globale des déplacements à l'échelle régionale qui concerne tous les Franciliens : utilisateurs des différents modes de transport, mais également élus, associations ou décideurs économiques.

Le STIF a piloté l'élaboration du PDUIF et anime sa mise en œuvre. Il met au service de cette démarche partenariale toute son expertise et ses compétences pour prendre en compte les nouveaux comportements et besoins des voyageurs en termes de mobilité.

La dernière Enquête Globale Transport réalisée en 2010 a mis en évidence des évolutions importantes de la mobilité des Franciliens, dont le nouveau PDUIF a tenu compte. Les déplacements en transports collectifs ont connu une forte croissance (plus de 21 % entre 2001 et 2010). La marche est le mode le plus utilisé pour se déplacer. Sur les 41 millions de déplacements réalisés quotidiennement en Île-de-France en 2010, 39 % sont ainsi effectués à pied, 38 % en voiture et 20 % en transports collectifs.

Le PDUIF est une priorité stratégique pour le STIF, car il vise à concilier la mobilité avec le respect de l'environnement et de la santé de tous les Franciliens. Il a pour objectif de répondre aux enjeux de mobilité, en termes d'équité sociale et territoriale, afin d'améliorer la mobilité du quotidien de chacun d'entre nous, quelles que soient les origines et les destinations de nos déplacements sur le territoire francilien.

Sa mise en œuvre repose sur la mobilisation, la responsabilisation et l'engagement de tous les acteurs. Favoriser l'émergence d'une culture commune sur les déplacements est à la fois un objectif du PDUIF, mais également une des conditions de sa réussite.

## À LA UNE

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

Le Plan de déplacements urbains de la région Île-de-France (PDUIF<sup>1</sup>) est un document stratégique qui **fixe les objectifs et le cadre de la politique des déplacements des personnes et des biens<sup>2</sup> pour l'ensemble des modes de transport d'ici 2020**. Il vise à atteindre un équilibre durable entre, d'une part, les besoins de mobilité des personnes et des biens et, d'autre part, la protection de l'environnement, de la santé et la préservation de la qualité de vie.

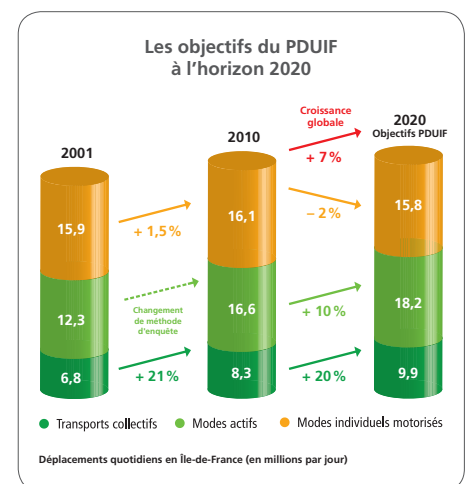
### ■ Objectifs et actions

Afin de respecter les réglementations en matière de qualité de l'air et l'engagement national de réduire de 20 % les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2020, **le PDUIF vise**, dans un contexte de croissance globale des déplacements estimée à 7 % entre 2010 et 2020 :

- une croissance de 20 % des déplacements en transports collectifs ;
- une croissance de 10 % des déplacements en modes actifs (marche et vélo) ; au sein des modes actifs, le potentiel de croissance du vélo est de plus grande ampleur que celui de la marche ;
- une diminution de 2 % des déplacements en voiture et deux-roues motorisés.

Avec plus de 41 millions de déplacements quotidiens en Île-de-France, les conditions de déplacement et les comportements doivent évoluer pour atteindre les objectifs fixés.

Dans ce cadre, **9 défis ont été identifiés**. Ils sont déclinés en 34 actions concrètes, dont deux actions à caractère environnemental qui visent à accompagner le développement de nouveaux véhicules et à réduire les nuisances sonores liées aux transports.



1. Les PDU ont été rendus obligatoires pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants par la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE) en 1996.  
2. Le PDUIF concerne aussi bien les déplacements des personnes que le transport de marchandises et les livraisons. Chaque année, 360 millions de tonnes de marchandises sont transportées à destination ou en provenance d'Île-de-France.

## Les 9 défis du PDUIF

- Défi n° 1** Construire une ville plus favorable à l'usage des transports collectifs, de la marche et du vélo
- Défi n° 2** Rendre les transports collectifs plus attractifs en développant une offre de transports collectifs fiable, régulière et adaptée à la demande et en facilitant l'usage des transports collectifs
- Défi n° 3** Redonner de l'importance à la marche dans la chaîne de déplacement
- Défi n° 4** Donner un nouveau souffle à la pratique du vélo
- Défi n° 5** Agir sur les conditions d'usage des modes individuels motorisés
- Défi n° 6** Rendre accessible l'ensemble de la chaîne de déplacement en adoptant une démarche pragmatique face à l'ampleur des travaux de mise en accessibilité, et en priorisant les travaux de mise en accessibilité de la voirie
- Défi n° 7** Rationaliser l'organisation des flux de marchandises et favoriser l'usage de la voie d'eau et du train
- Défi n° 8** Construire un système de gouvernance responsabilisant les acteurs pour la mise en œuvre du PDUIF
- Défi n° 9** Faire des Franciliens des acteurs responsables de leurs déplacements



© David Delaporte / STIF

La très grande majorité des actions sont des recommandations à destination des acteurs concernés. Néanmoins, les documents d'urbanisme établis à l'échelle locale (Schéma de cohérence territoriale, Plan local d'urbanisme), les Plans locaux de déplacements (PLD) et les décisions prises par les autorités chargées de la voirie et de la police de la circulation ayant des effets sur les déplacements doivent être compatibles ou rendus compatibles avec le PDUIF. Ainsi, dans ce cadre, **4 des actions du PDUIF sont prescriptives** :

- Dans le cadre des **actions 2.3** visant à la création de lignes de tramway 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

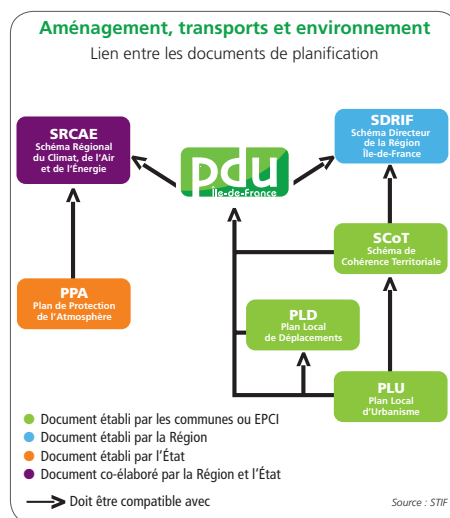


© Claire Curt / STIF

nouvelles. Ces normes, qui rappellent la réglementation en vigueur, devront être traduites dans les Plans locaux d'urbanisme (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.

Le PDUIF est au cœur de la planification régionale des politiques d'aménagement et de transport. Il est lui-même compatible avec le **Schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF<sup>3</sup>)** et le **Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE<sup>4</sup>)** ; il est cohérent avec le **Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA)**, notamment sur les enjeux liés à la réduction des émissions de polluants.



### Élaboration et gouvernance

L'évaluation du premier Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF) approuvé en 2000 a été conduite par le STIF en 2006 et 2007 en lien avec les principaux partenaires concernés par les politiques de déplacements en Île-de-France. Au terme d'un processus d'élaboration riche en débats et en contributions de la part de l'ensemble des acteurs de la mobilité en Île-de-France<sup>5</sup>, le STIF a finalisé un projet de PDUIF en février 2011. Suite à l'arrêt en 2012, par le Conseil régional d'Île-de-France, du projet de PDUIF, actualisé pour tenir compte du Grand Paris, la Région a transmis ce projet pour avis aux personnes publiques associées (PPA) – communes, départements, EPCI et syndicats compétents en matière de déplacements – soit 1 597 organismes.

En décembre 2012, conformément au Code de l'environnement (articles L. 122-4 et suivants), la Région a sollicité l'Autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement, qui a rendu un avis favorable en mars 2013. **Le projet de PDUIF a ensuite été soumis à enquête publique qui s'est déroulée du 15 avril au 18 mai 2013.** 484 avis ont été reçus, dont 77 % émanant de particuliers, 14 % d'associations et 9 % de collectivités territoriales.

Le projet, modifié suite à l'enquête publique, a reçu un avis favorable de l'État. **Le PDUIF a définitivement été approuvé par vote du Conseil régional d'Île-de-France le 19 juin 2014.**

3. Le SDRIF a été adopté par le Conseil régional d'Île-de-France en octobre 2013, puis approuvé par décret après avis du Conseil d'État en décembre 2013. Pour plus d'informations : <http://www.iledefrance.fr/competence/schema-directeur-region>  
 4. Le SRCAE a été approuvé par le Conseil régional d'Île-de-France en novembre 2012 et arrêté par le préfet de région le 14 décembre 2012. Pour plus d'informations : <http://www.driee.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/schema-regional-du-climat-de-l-air-r507.html>  
 5. Les résultats de la concertation ont fait l'objet d'un Livre blanc de la concertation paru en septembre 2010 qui synthétise l'ensemble des contributions recueillies.

## ■ La déclinaison du PDUIF à l'échelle locale : les Plans locaux de déplacements

Les Plans locaux de déplacements (PLD) sont une spécificité prévue en Île-de-France par le Code des transports (article L. 1214-30). **Instrument privilégié de la mise œuvre locale du PDUIF**, les PLD ont pour vocation de compléter le PDUIF à l'échelle territoriale et de concrétiser ses actions en identifiant des programmes d'actions à court terme sur cinq ans. Ils sont élaborés à l'initiative des EPCI ou de syndicats mixtes.

L'instance intercommunale chargée de l'élaboration d'un PLD doit associer le conseil régional, les conseils généraux intéressés, l'État et le STIF. Les représentants des professions et des usagers des transports, les chambres de commerce et d'industrie ainsi que les associations agréées de protection de l'environnement sont consultés à leur demande sur le projet de plan.

L'adoption du nouveau PDUIF est l'occasion pour les collectivités qui n'ont pas encore de PLD d'en élaborer. **Les nouveaux PLD**

**devront en priorité décliner 12 actions** parmi les 34 du PDUIF. Ces actions constituent le volet socle des PLD, leur réalisation relevant principalement de la responsabilité des EPCI ou des communes.

Pour les collectivités disposant déjà d'un PLD, leur PLD devra être révisé afin de le mettre en accord avec le nouveau PDUIF (16 PLD ont été approuvés suite au PDUIF de 2000). Plusieurs collectivités ont déjà engagé cette démarche. **Trois PLD ont ainsi été approuvés en conformité avec l'esprit du nouveau PDUIF** : le PLD de la Communauté d'agglomération de Clichy-sous-Bois – Montfermeil (93), celui de la Communauté d'agglomération du Haut Val-de-Marne (94) et celui de la Communauté de communes de la Boucle de la Seine (78). **Le travail est en cours pour neuf autres PLD**. Afin de poursuivre cette démarche, un guide méthodologique d'élaboration des PLD sera mis à disposition des porteurs de projets par le STIF d'ici la fin de l'année 2014.

### Le volet socle des actions à inscrire dans les PLD

- **Action 2.4** : Un réseau de bus attractif
- **Action 2.5** : Aménager des pôles d'échanges de qualité
- **Action 3/4.1** : Pacifier la voirie
- **Action 3/4.2** : Résorber les principales coupures urbaines
- **Action 3.1** : Aménager la rue pour le piéton
- **Action 4.1** : Rendre la voirie cyclable
- **Action 4.2** : Favoriser le stationnement des vélos
- **Action 5.1** : Atteindre un objectif de sécurité routière ambitieux
- **Action 5.2** : Mettre en œuvre, au niveau local, une politique de stationnement au service d'une mobilité durable
- **Action 6.1** : Rendre la voirie accessible
- **Action 7.1** : Préserver et développer des sites à vocation logistique
- **Action 7.4** : Contribuer à une meilleure efficacité du transport routier de marchandises et optimiser les conditions de livraison

## ■ Une évaluation du PDUIF en continu

Spécificité de ce nouveau PDUIF, **un bilan** de la mise en œuvre de ses actions et de leurs impacts globaux sur la mobilité et l'environnement **est réalisé chaque année**, sans attendre le délai de cinq ans prévu par la loi pour l'évaluation des PDU.

Le recueil des informations nécessaires à ce suivi en continu est organisé dans le cadre de l'**Observatoire de la mobilité en Île-de-France (Omnil)**. Cet observatoire partenarial, **créé par le STIF**, a pour objectifs de rassembler et valoriser les informations sur la mobilité des personnes et des marchandises en Île-de-France, de piloter des enquêtes permettant de compléter cette information et d'améliorer la connaissance de la mobilité et de son évolution<sup>6</sup>.

Le bilan annuel du PDUIF est présenté au **comité de pilotage politique du PDUIF** et lors des Assises annuelles de la mobilité en Île-de-France. Le comité de pilotage politique coordonne la mise en œuvre du PDUIF au niveau régional et se réunit annuellement pour contrôler l'avancement de la mise en œuvre des actions inscrites

au PDUIF, coordonner les actions conduites en matière de déplacements et fixer les priorités.

Le comité de pilotage politique s'appuie sur **un comité de pilotage technique** qui regroupe, sous la conduite du STIF, les acteurs techniques de la Région Île-de-France, de l'IAU Île-de-France, des départements et de la Ville de Paris, des EPCI, de l'État, des opérateurs et gestionnaires des réseaux de transport, des chambres de commerce et d'industrie. Il se réunit deux fois par an. Sa mission consiste à préparer les décisions du comité de pilotage politique et les bilans annuels d'avancement de la mise en œuvre des actions.

La concertation avec l'ensemble des partenaires du PDUIF, initiée lors de son élaboration, se poursuit en particulier par la tenue des **Assises de la mobilité en Île-de-France**, dispositif d'animation permettant de mobiliser les différents acteurs et organisé par le STIF en partenariat avec la Région Île-de-France. La première édition des Assises de la mobilité s'est tenue en janvier

2013 et **la seconde édition le 3 juillet 2014**. Les Assises sont l'occasion de partager le bilan de l'action réalisée chaque année par l'ensemble des partenaires et d'échanger sur les conditions de mise en œuvre. Elles permettent également l'échange d'information entre les acteurs : la mise en valeur de réalisations exemplaires, l'exposé de solutions concrètes pour surmonter les difficultés de mise en œuvre qui sont au cœur des débats des Assises à travers des tables rondes et des ateliers thématiques. À cette occasion, la remise des Trophées de la mobilité récompense des projets exemplaires réalisés qui contribuent à la mise en œuvre du PDUIF [voir l'article de la rubrique « Focus »].

Ainsi, le rôle que joue le STIF dans le pilotage et l'animation de la mise en œuvre du PDUIF s'inscrit pleinement dans **l'affirmation du STIF comme Autorité organisatrice des mobilités en Île-de-France** avec l'entrée en vigueur du premier volet du nouvel acte de décentralisation en janvier 2014<sup>7</sup>. Désormais, la mobilité sous toutes ses formes en Île-de-France est au cœur des missions du STIF.

Pour en savoir plus : [www.pduif.fr](http://www.pduif.fr)

<sup>6</sup> La situation de référence pour juger de l'avancement de la mise en œuvre du PDUIF est l'année 2010. C'est l'année de la dernière Enquête Globale Transport (EGT), qui donne une photographie détaillée de la mobilité des Franciliens. Les objectifs quantitatifs d'évolution de la mobilité fixés par le PDUIF valent pour la période de 10 ans allant de 2010 à 2020. <sup>7</sup> Articles 51 et 52 de la loi relative à « la modernisation de l'action publique territoriale et l'affirmation des métropoles » (MAPAM), qui donnent au STIF la possibilité d'agir en matière d'autopartage, de covoiturage, de modes actifs (dont les services de location de vélo), d'organisation de services de livraison de marchandises en ville et de logistique urbaine afin de limiter la congestion et la pollution.

# Le Conseil d'administration du STIF du 1<sup>er</sup> octobre 2014

Le dernier Conseil d'administration du STIF s'est réuni le 1<sup>er</sup> octobre 2014 sous la présidence de Jean-Paul Huchon. Les mesures suivantes ont été votées.



© Christophe Recoura / STIF. Bus ligne 32.

- **Un renfort d'offre de 39 lignes de bus**

Dans le cadre de la poursuite du plan bus 2013-2016, le STIF a amélioré l'offre de 39 lignes de bus supplémentaires en Île-de-France. Ce plan a déjà permis d'améliorer plus de 400 lignes de bus depuis le début de l'année 2013.

- **La restructuration des lignes de bus à l'occasion de la mise en service du tramway T6 Châtillon – Viroflay**

La future mise en service du tramway T6 s'accompagne d'une restructuration du réseau de bus à proximité du tramway, réalisée en concertation étroite avec l'ensemble des acteurs des territoires des Yvelines et des Hauts-de-Seine. 32 lignes de bus, dont 3 lignes Noctilien, seront concernées par cette restructuration.

- **Le prolongement à l'est du tramway T1 : début des travaux prévu en 2015**

Les dernières études dites « d'avant-projet » relatives au prolongement du tramway T1 de Bobigny jusqu'à Val-de-Fontenay ont été approuvées par le Conseil du STIF. Elles permettent de préciser le projet et d'affiner la teneur des travaux.

- **L'adoption du schéma de principe du T Zen 3 entre Porte de Pantin et Les Pavillons-sous-Bois**

Cette nouvelle ligne, dont la maîtrise d'ouvrage sera principalement assurée par le Département de Seine-Saint-Denis, permettra d'améliorer l'offre de transport et d'accompagner le développement économique et urbain du territoire.

- **De nouvelles avancées pour le prolongement du tramway T3 de la Porte de la Chapelle à la Porte d'Asnières**

L'avant-projet relatif au prolongement du tramway T3 entre la Porte de la Chapelle et la Porte d'Asnières a été adopté à l'unanimité. Ce prolongement s'inscrit dans la continuité du T3 existant, mis en service depuis 2006, qui relie Pont du Garigliano à Porte de la Chapelle.



© Claire Curt / STIF. Tramway T3.

- **3 nouveaux espaces Véligo fin 2014 en Île-de-France**



© Christophe Recoura / STIF. Espace Véligo au Pont de Bezons.

Dans le cadre du programme de déploiement du service Véligo en Île-de-France, le STIF subventionne la création de 3 nouveaux espaces Véligo, dont la mise en service est prévue fin 2014. Les espaces concernés sont : la gare du Val d'Europe (77) – RER A, les gares d'Argenteuil et du Val d'Argenteuil (95) – ligne J.

- **L'achat de 12 nouvelles rames MF01 déployées sur les lignes 2, 5 et 9 du métro**



© Christophe Recoura / STIF. Rame MF01 sur la ligne 9.

Afin d'augmenter sensiblement l'offre de transport sur les lignes 2, 5 et 9 dans les années à venir, le STIF a décidé de compléter le parc de ces lignes en achetant 12 nouvelles rames MF01. Celles-ci sont actuellement utilisées sur les lignes 2 et 5, et en cours de déploiement sur la ligne 9. Ces rames, très appréciées des voyageurs, seront livrées entre fin 2016 et 2017.

L'intégralité des communiqués de presse du Conseil d'administration du STIF sont consultables sur le site internet du STIF [www.stif.info](http://www.stif.info) à la rubrique « Espace presse ».

# Du nouveau sur les réseaux de transport

Au cours du dernier trimestre, **de nouveaux événements liés aux grands projets, aux améliorations du réseau bus et aux pôles d'échanges** se sont déroulés. Ils sont la traduction concrète de l'avancée des projets.



## Inauguration de la gare routière de Vélizy-Villacoublay

La gare routière sera en correspondance avec la station « Vélizy 2 » du futur tramway T6 (Châtillon – Viroflay) et en connexion avec une liaison douce mixte cycles/piétons. Ce pôle d'échanges va permettre de desservir à terme un secteur géographique en plein essor, celui du centre commercial régional Vélizy 2 et de la zone d'activité de Vélizy située au nord de l'avenue Morane Saulnier.



## Visite de chantier de l'Express 91-06

maintenance des trams-trains de la future Tangentielle Nord, à Noisy-le-Sec. Il s'agit d'une étape symbolique et importante dans l'avancée du projet, dont la mise en service est prévue pour 2017 (phase 1 Épinay – Le Bourget).



## Inauguration de la place des Confluences, parvis Ouest de la gare de Saint-Denis

La réalisation de la place des Confluences marque un jalon important dans la reconquête urbaine de ce secteur avec la création d'un nouvel espace public à l'ouest des voies ferrées, tourné vers les nouveaux programmes immobiliers de la Confluence et L'Île-Saint-Denis.



## Inauguration de la navette de Thiais

Cette navette locale, mise en service depuis le 1<sup>er</sup> septembre 2014, permet de relier le quartier du Pavé de Grignon/Hélène Muller à celui des Grands-Champs en passant par le centre-ville de Thiais. Le parcours de 6,7 kilomètres bénéficie des correspondances avec les autres lignes de bus du réseau actuel de transports en commun (TVM, 103, 185 et 393) du lundi au samedi avec une fréquence de 30 minutes.



© Christophe Recoura / STIF. Chantier de l'Express 91-06.



© Matthieu Rondel / Plaine Commune. Inauguration de la place des Confluences à Saint-Denis.



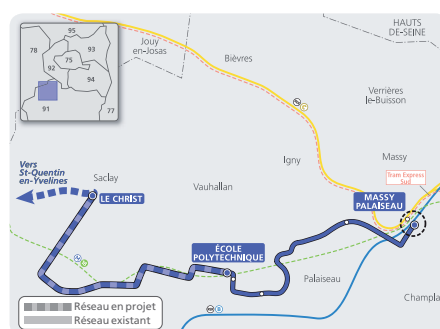
## Pose de première pierre de l'atelier de maintenance des trams-trains de la future Tangentielle Nord à Noisy-le-Sec

Les partenaires et financeurs du projet ont posé la première pierre de l'atelier de



© William Alix / Photo-synthèse. Chantier de l'atelier de maintenance à Noisy-le-Sec.

Le chantier du site propre de l'Express 91-06 qui reliera l'École Polytechnique au Christ de Saclay, premier projet sous la maîtrise d'ouvrage du STIF, a débuté en novembre 2013 et sera mis en service à la fin de l'année 2015. La construction d'un nouveau pont surplombant la RN118 exclusivement réservé aux bus, aux piétons et aux cyclistes est actuellement en cours de réalisation. Le chantier de cet ouvrage d'art, avec le démarrage des travaux du tablier, constitue l'un des éléments les plus emblématiques du chantier. Il a fait l'objet d'une visite de chantier par les financeurs et partenaires du projet.



© STIF / Latitude-Cartagène. Tracé de l'Express 91-06 Massy – Saclay.



## Visite de chantier du pôle de Versailles-Chantiers

Une visite chantier du pôle a été organisée, en présence des financeurs et acteurs du projet, afin de présenter le projet dans sa globalité et de visiter les travaux en cours, en particulier le percement de l'avenue de Sceaux et le surplomb du futur bâtiment voyageurs.



© SNCF. Chantier du bâtiment voyageurs du pôle de Versailles-Chantiers.

# L'agenda des concertations et enquêtes publiques

## ■ Les projets en phase de concertation préalable et enquête publique

### • Concertation préalable du projet de bus en site propre Sénia – Orly du 22 septembre au 3 novembre 2014

Ce projet consiste à créer une voie dédiée aux bus entre le carrefour de la Résistance à Thiais et l'aéroport d'Orly. Initié pour accompagner le développement du territoire Sénia – Orly, il améliorera notamment la desserte de la plateforme aéroportuaire d'Orly.



© STIF. TCSP Sénia – Orly, rencontre avec les salariés d'Orly, octobre 2014.

### • Enquête publique sur le prolongement du tramway T1 à l'ouest du 15 septembre au 25 octobre 2014

Le projet de prolongement reliera le terminus actuel « Les Courtilles » à la station « Gabriel Péri » à côté du carrefour des Quatre Chemins à Colombes et sera en correspondance avec la ligne 13 du métro, la ligne J et le tramway T2 pour une mise en service à l'horizon 2023.

## ■ Retour sur les enquêtes publiques

L'enquête publique du tramway T9 Porte de Choisy – Orly Ville s'est déroulée du 2 juin au 5 juillet 2014. La commission d'enquête a émis un avis favorable. Son unique réserve sur la déclaration d'utilité publique du projet stipule que le maître d'ouvrage doit s'engager à mettre en place une enquête publique complémentaire pour la mise en compatibilité du POS (plan d'occupation des sols) de Thiais. Cette enquête publique com-

plémentaire pour Thiais s'est déroulée du 29 septembre au 17 octobre 2014 inclus.

La phase 2 de la Tangentielle Ouest (Saint-Germain Grande-Ceinture – Achères-Ville) a fait l'objet d'une enquête publique du 16 juin au 26 juillet 2014, qui a été prorogée de 10 jours pour permettre une meilleure information et expression du public. Pour rappel, la phase 1 du projet permet de prolonger la Grande Ceinture

Ouest au nord jusqu'à Saint-Germain-en-Laye (RER A) et au sud jusqu'à Saint-Cyr-l'École (RER C).



© STIF. Rencontre de terrain pré-enquête publique du T9.

## ■ Les projets en phase de concertation continue

Suite à une concertation préalable du tramway T10 Antony – Clamart en janvier 2013 marquée par une forte par-



© STIF. T10, balade tramway, juillet 2014.

icipation aux réunions publiques, une session de 3 rencontres avec le public a été organisée entre la fin du mois de juin et le début du mois de juillet 2014 :

- une rencontre en gare RER de La Croix de Berny, auprès des usagers des transports en commun existants (RER B, TVM, bus) et du futur T10 ;
- une balade tramway avec les riverains de l'avenue de la Division Leclerc à Châtenay-Malabry ;
- une balade tramway avec les riverains de l'avenue Paul Langevin au Plessis-Robinson, de l'avenue Claude Trébignaud et de la place du Garde à Clamart.

Ces rencontres ont permis d'alimenter les études préalables à l'élaboration du

dossier d'enquête publique et de soumettre les premiers résultats aux publics directement concernés. Elles sont venues compléter les réunions déjà tenues avec Mieux se Déplacer à Bicyclette, l'AUT Île-de-France et IDFE en février, avril et juin 2014.

La phase 1 de la Tangentielle Ouest fait l'objet de réunions de présentation du projet post-enquête publique aux associations suivantes :

- L'Association des Amis de la Forêt de Saint-Germain et de Marly, le 23 mai 2014 ;
- Mieux se Déplacer à Bicyclette (MDB), le 15 mai 2014 ;
- L'Association Henri Dunant, le 4 avril 2014.

# Les relations avec les associations de personnes à mobilité réduite

Les relations avec les associations de personnes à mobilité réduite se sont développées au STIF avec l'organisation de groupes de travail pilotés par la Direction de l'Exploitation, notamment dans le cadre de la mise en place de services accessibles aux voyageurs handicapés. Pour mieux prendre en compte les besoins spécifiques, et au-delà des procédures officielles (concertations et enquêtes publiques), le STIF renforce depuis plusieurs années la place accordée à ces associations dans ses projets.

Ces groupes de travail regroupant 4 à 5 associations en moyenne ont pour objectifs de présenter les projets, de privilégier les débats et de conduire des échanges constructifs. Ils permettent également de consulter des associations représentatives d'un handicap particulier en fonction du projet concerné. Trois groupes de travail ont ainsi été organisés depuis le début de l'année 2014 :

- Dans le cadre du développement d'une signalétique spécifique aux usagers de fauteuil roulant pour les lignes de métro partiellement accessibles, l'Association Française contre les Myopathies (AFM), l'Association des Paralysés de France (APF), Jaccede et Mobile en Ville ont été consultées les 20 janvier, 18 mars et 6 juin 2014. Ce travail est toujours en cours.



© Claire Curt / STIF - Gare Saint-Lazare et signalétique.

- La refonte de la carte Infomobi à lisibilité améliorée a donné lieu à l'organisation d'un groupe de travail le 8 avril 2014 avec la Confédération Française pour la Promotion Sociale des Aveugles et Amblyopes (CFPSAA) et l'Association Valentin Haüy (AVH), qui représentent toutes deux les personnes aveugles et malvoyantes. Le fruit de cette concertation a été la réalisation d'une carte significativement améliorée par rapport à la précédente version, diffusée lors de la dernière réunion plénière du Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA).

- La réalisation d'un appareil de validation des titres de transport accessible à tous a donné lieu à des groupes de travail avec l'Union nationale des associations de parents et de personnes handicapées mentales (UNAPEI), l'AVH, la CFPSAA et Jaccede, qui se sont respectivement déroulés les 7 mars, 27 mars, 8 avril et 12 juin 2014 afin de formuler des préconisations sur ce projet.

Les associations occupent un rôle majeur dans le cadre du suivi de la mise en œuvre du Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA). Elles sont invitées, lors du comité de gouvernance annuel du SDA, à s'exprimer sur l'avancée de la mise en accessibilité des gares et des points d'arrêt du réseau à long terme. La dernière réunion plénière du SDA s'est ainsi déroulée le 26 septembre 2014.

Un grand nombre d'associations y sont systématiquement invitées, parmi lesquelles : l'APF, l'AVH, Mobile en Ville, l'AFM, l'Association nationale des cheminots



© Claire Curt / STIF - PMR sur la ligne 14.

concernés par le handicap (Handirail), le Comité départemental des retraités et personnes âgées d'Île-de-France (CODERPA IDF), la FNAUT, Rue de l'Avenir, l'UNAPEI Île-de-France, Jaccede, la CFPSAA, l'Association des Personnes de Petite Taille (APPT), Allegro Fortissimo, l'Association francilienne des malentendants locuteurs (Audio IDF) et Bucodes SurdiFrance.

## Une relation quotidienne avec les associations d'usagers

En complément des réunions avec les associations dans le cadre des concertations et enquêtes publiques, le STIF a reçu plusieurs associations afin de faire le point sur différents sujets dans le cadre d'une relation au quotidien.

Le STIF a ainsi reçu :

- L'association Paris-Meaux/Crécy, le 11 juillet 2014, concernant l'offre de bus des lignes 4, 7, 12 et 15, les travaux en gares de Vaires et de Lagny, ainsi que la ligne P (matériel roulant notamment).
- Le Comité de l'Ouest Francilien, le 16 juillet 2014, sur le projet de l'Express A14 Bonnières – La Défense.
- L'AUT Île-de-France, le 30 juillet 2014, dans le cadre d'une présentation du plan d'actions coordonnées du tramway (PACT) T1, piloté par le STIF, qui définit des objectifs de sécurité, de régularité et de fiabilité d'exploitation, ainsi que l'adaptation de l'infrastructure à un nouveau matériel roulant.

# Les Trophées de la mobilité en Île-de-France : les lauréats 2014

Les Trophées de la mobilité sont remis à l'occasion des Assises de la mobilité. Ils **valorisent des projets exemplaires réalisés dans le domaine des transports et de la mobilité sur le territoire francilien** et dont les objectifs sont conformes aux enjeux définis du PDUIF. Ces Trophées participent ainsi à la sensibilisation, la motivation et l'incitation de l'ensemble des acteurs de la mobilité à mettre en œuvre le PDUIF.



© STIF

Les lauréats sont choisis sur **4 critères de sélection** :

- **Pertinence** : la réalisation répond à une problématique de déplacements clairement identifiée sur le territoire.
- **Conformité** : la réalisation est conforme à l'action du PDUIF à laquelle elle se rattache.
- **Efficacité** : la réalisation apporte une solution concrète aux habitants et usagers.
- **Reproductibilité** : la réalisation est transposable sur d'autres territoires franciliens.



© STIF

Les Trophées de la mobilité sont ouverts aux collectivités, aux entreprises et administrations engagées dans un plan de déplacements (PDA, PDE ou PDIE), aux exploitants de réseaux de transports et aux gestionnaires d'infrastructures, ainsi qu'aux

associations d'Île-de-France. 41 projets ont été déposés pour l'année 2014.

Les **lauréats 2014** sont :

- **La Ville de Versailles**, dans la catégorie « Espace public – Aménager la ville pour les piétons », pour la réalisation du passage du jardin des Étangs Gobert, trait d'union paysager permettant de désenclaver le quartier de la gare Versailles-Chantiers en le reliant au quartier Saint-Louis, cœur historique et commerçant de la ville.
- **Le Centre de Ressources et d'Innovation Mobilité Handicap (CEREMH)**, dans la catégorie « Accessibilité de la voirie », pour son projet AccesSig, réalisé en partenariat avec la Communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, permettant de faciliter le recueil des conditions d'accessibilité de la voirie et de l'espace public, et de cartographier les itinéraires accessibles.
- **Chronopost**, dans la catégorie « Marchandises », qui a ouvert en 2013 un Espace Logistique Urbain (ELU) à Beaugrenelle. Cet espace permet notamment de massifier jusqu'au cœur de la ville l'acheminement des colis à distribuer.
- **Les Cyclofficines**, dans la catégorie « Management de la mobilité – Accompagnement au changement » : ces trois

associations, nées simultanément en 2010 à Ivry-sur-Seine, Pantin et Paris, ont développé des ateliers participatifs et solidaires d'entretien et de réparation de vélos, visant à rendre plus sûr et à favoriser, au quotidien, leur usage.

- **La société Wayz-Up**, dans la catégorie « Nouveaux usages et nouveaux véhicules », qui a développé une application mobile et web avec pour objectif de faciliter le covoiturage pour les déplacements domicile-travail.

Deux **mentions spéciales du jury** ont été attribuées :

- Un prix a été remis à l'**espace de glisse Léon Cladel**, en forme de ruban zig-zaguant entre les immeubles, situé dans le 2<sup>e</sup> arrondissement de Paris. Ce lieu est un exemple innovant de réappropriation de l'espace public par les piétons et les sportifs.
- Le jury a également distingué **le projet de Logistique Urbaine Durable pour les Équipements de Bureau (LUDEB)**, qui a pour vocation d'optimiser les livraisons d'équipements de bureau en développant de nouvelles solutions de transport des marchandises, par route et fleuve, vers et dans les communes denses du cœur de l'agglomération.

Chaque projet récompensé a fait l'objet d'un film de présentation, consultable sur le site internet du PDU [www.pduif.fr](http://www.pduif.fr) à la rubrique « Construire ensemble / Les Trophées 2014 de la mobilité en Île-de-France ».

**stif en ligne**

STIF, 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris.  
Tél. 01 47 53 28 00 • Fax 01 47 05 11 05

**Directrice de la publication** : Sophie Mougard, Directrice générale • **Réalisation** : Délégation aux Usagers, aux Relations Institutionnelles et Internationales  
• **Rédacteurs en chef** : Jean-Christophe Monnet, Hélène Lambert • **Conception et mise en page** : République • **Photo couverture** : © David Delaporte / STIF