

Accompagner le développement de l'agglomération francilienne en renforçant ses atouts... telle est l'ambition du Plan de Déplacements Urbains (PDU) de l'Ile-de-France. Dans ce cadre, la réflexion des élus, des professionnels et des associations a porté à la fois sur la densité, la qualité urbaine et environnementale, la cohésion sociale et l'équilibre géographique de la première région française. Avec la ferme volonté de mettre en œuvre une stratégie de développement durable, le PDU doit ainsi permettre de mieux combattre la dualisation sociale et territoriale, de renforcer les atouts de l'Ile-de-France face à la concurrence des grandes métropoles mondiales et de polariser la croissance urbaine en maîtrisant ses conséquences.

Ces objectifs avaient été affirmés par le schéma directeur régional d'Ile-de-France. Mais les conditions de sa mise en œuvre n'ont jusqu'à présent pas permis une maîtrise suffisante de l'étalement urbain. Il en a résulté un allongement des trajets qui, conjugué avec la diminution de la marche au profit des modes motorisés, a engendré une croissance sensible de la circulation automobile.

Les actions du PDU de l'Ile-de-France visent, en cinq ans, à :

- une diminution de 3 % du trafic automobile, exprimé en véhicules x kilomètres, différenciée selon les zones de l'agglomération et leur desserte en transport collectif (diminution de 5 % pour les déplacements à l'intérieur de Paris et des départements de la petite couronne et entre Paris et les autres départements, et de 2 % pour les déplacements internes à la grande couronne et entre la

petite et la grande couronne). La part de la voiture particulière dans le nombre des déplacements motorisés internes à la grande couronne devra être ramenée à 85 % des déplacements ;

- une augmentation de l'usage des transports collectifs de 2 % en déplacements, leur part modale devant dépasser le tiers des déplacements domicile - travail, et des déplacements domicile - école, grâce notamment au développement de l'usage de la carte Imagine'R ;
- une augmentation de 10 % de la part de la marche pour les déplacements domicile - école et pour les déplacements inférieurs à 1 km ;
- le doublement du nombre de déplacements à vélo ;
- une augmentation de 3 % de la part des tonnages de marchandises acheminées par la voie d'eau et le fer.

Ces objectifs doivent être considérés comme des minima.

Les données de référence découleront des données de circulation du SIER et des collectivités locales, complétées par une enquête globale transport inscrite au contrat de plan entre l'Etat et la Région (en complément de celle de 98) qui sera réalisée en 2001.

Une politique globale s'appuyant sur l'outil de régulation qu'est le stationnement

La politique de déplacements de l'agglomération, définie dans le cadre du PDU, ne peut être que globale. Elle implique une articulation des mesures décidées à chaque niveau : métropole, ville agglomérée dense, villes nouvelles et centres anciens, quartier. Elle repose sur une exploitation plus efficace des réseaux routier et ferroviaire, ainsi qu'un autre partage de l'espace public, favorisant le non -