

PDU 2000 le bilan

Le PDUIF de 2000 a constitué un document fondateur de la politique de transport francilienne.

Il préconise pour la première fois à l'échelle régionale, une rupture avec le « tout automobile ».

Objectifs initiaux

- › Diminution de 3 % du trafic automobile.
- › Limitation à 85 % de la part de la voiture particulière dans la grande couronne.
- › Augmentation de 2 % de l'usage des transports en commun.
- › Augmentation de 10 % de la part de la marche.
- › Doublement du nombre de déplacements à vélo.
- › Augmentation de 3 % de la part de marchandises acheminées par la voie d'eau et le rail.

La diversité des déplacements en banlieue

Les réseaux magistraux de transports tant routiers que collectifs se sont développés en étoile depuis Paris, répondant à la nécessité de rejoindre la capitale rapidement.

Aujourd'hui, les liaisons avec Paris représentent seulement 19 % des déplacements et les déplacements en banlieue 70 %. De plus en plus de déplacements en banlieue sont réalisés au sein des bassins de vie polarisés autour des villes de grande couronne.

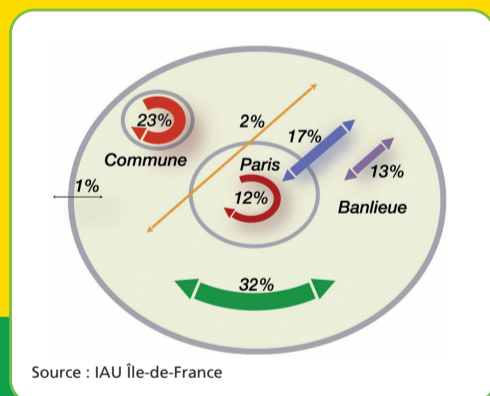
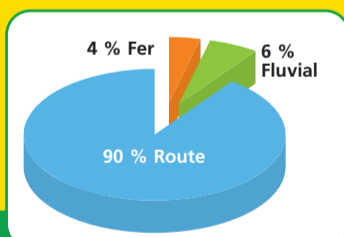
En proche couronne, les bassins sont moins identifiables compte tenu de la densité urbaine et de la multi-polarisation qu'elle entraîne.

Comment limiter l'usage de la voiture particulière pour ces déplacements en banlieue et favoriser l'usage des modes plus respectueux de l'environnement ? Ce sera un des défis du nouveau PDUIF.

Transport de marchandises : la prédominance du mode routier

Le transport de marchandises en Île-de-France, c'est 378 millions de tonnes transportées en 2006 et des flux qui augmentent plus vite que la production. Le mode routier est prépondérant même si on constate ces dernières années une légère amélioration pour le mode fluvial mais aussi le rail.

Part modale en tonnage en 2006. Source : DREIF.



Le PDUIF 2000 : un bilan contrasté

L'évaluation qui a été conduite par le STIF, en partenariat avec les acteurs concernés, laisse apparaître des résultats contrastés. Même à un rythme ralenti, l'usage de la voiture particulière a poursuivi sa progression, toutefois dans le même temps celui des transports en commun explosait.

Le bilan a aussi traduit les difficultés rencontrées par les différents acteurs pour mettre en œuvre des mesures auxquelles ils n'ont pas été suffisamment associés en amont.

