



Conseil économique, social
et environnemental régional

AVIS N° 2011-15
Du 13 octobre 2011

Relatif à

**« La révision du Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France :
Avis préalable à l'arrêt du projet par le Conseil régional »**

**présenté au nom de la Commission des transports
par Monsieur Daniel RABARDEL**

CERTIFIE CONFORME
LE PRESIDENT



Jean-Claude BOUCHERAT

**LE CONSEIL ÉCONOMIQUE, SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL
RÉGIONAL D'ÎLE-DE-FRANCE**

VU :

- Le Code Général des Collectivités Territoriales,
- La Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982,
- La Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie (LAURE) du 30 décembre 1996,
- La circulaire du 24 mars 1997 du Ministre de l'Équipement, du Logement, des Transports et du Tourisme,
- La Loi Solidarité Renouvellement Urbain (SRU) du 13 décembre 2000,
- Le Chapitre IV du titre 1^{er} du Code des Transports précisant le contenu et les objectifs du PDUIF,
- Le Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France (PDUIF) en date du 15 décembre 2000,
- La Loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales,
- La délibération CR 82-08 du 25 septembre 2008 du Conseil régional relative à l'adoption du projet de Schéma directeur de la Région Île-de-France,
- Les délibérations du Conseil régional relatives au Plan Régional de la Qualité de l'Air (26 novembre 2009, CR 106-09 – approbation et 23 juin 2011, CR 43-11 – engagement de la mise en œuvre),
- La délibération CR 121-09 en date du 26 novembre 2009 du Conseil régional adoptant l'Agenda 21 Île-de-France,

- La saisine du président du Conseil régional,
- Le courrier de transmission du projet de PDUIF adopté par le Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France lors de sa séance du 9 février 2011, adressé au président du CESER par la directrice générale le 7 juin 2011 et composé des 3 documents suivants :
 - Le PDUIF,
 - L'annexe environnementale,
 - Et l'annexe accessibilité,

- Les avis du CESER d'Île-de-France :
 - 2009-14 du 19 novembre 2009 relatif au projet de PRQA,
 - 2009-14 du 19 novembre 2009 relatif au projet d'Agenda 21 Île-de-France,

- 2009-07 du 13 mai 2009 relatif à la révision du PDUIF : analyse, bilan et premières propositions,
 - 2008-05 du 18 septembre 2008 relatif au projet de SDRIF (Schéma Directeur de la Région Ile-de-France) amendé suite à l'enquête publique et soumis au Conseil Régional pour adoption les 25 et 26 septembre 2008,
 - 2005-02 du 17 février 2005 relatif aux transports et à la révision du SDRIF de 1994 : Bilan, orientation, premières propositions,
 - 2003-03 du 20 mars 2003 relatif au financement des transports de la Région Île-de-France : perspectives à moyen terme,
- Les contributions du CESER d'Île-de-France :
 - Les cahiers d'acteurs relatifs aux débats publics suivant : Liaison Roissy – Picardie, Prolongement d'Éole à l'Ouest, Arc Express, Réseau de Transport du Grand Paris, Interconnexion Sud des LGV,
 - La contribution au projet d'assises du fret,

CONSIDERANT :

Qu'il a été associé dès l'engagement de la procédure et pendant toute sa durée,

Que l'enjeu du Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF) est primordial puisqu'il s'agit de déterminer « ...les principes régissant l'organisation des transports de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement, dans le périmètre des transports urbains. »,

Que l'Île-de-France est victime de congestion tant au niveau des transports collectifs de personnes que des axes routiers empruntés à la fois par les voitures particulières et les poids lourds,

¹Que « l'Île-de-France est une métropole de 11,6 millions d'habitants au rayonnement mondial tant sur le plan économique que culturel » ;

Que « chaque jour, ce sont plus de 35 millions de déplacements qui sont réalisés par les Franciliens au sein de la région auxquels s'ajoutent ceux des visiteurs » et des touristes ;

Que « concernant le transport de marchandises, chaque année, 360 millions de tonnes de marchandises sont transportées à destination ou en provenance d'Île-de-France » ;

Que « le système de mobilité – les réseaux de transport, les pratiques de déplacement – joue ainsi un rôle majeur dans le fonctionnement de la région et la qualité de vie de ses habitants » ;

« Que Pourtant, si les systèmes de transport permettent d'assurer la mobilité, il convient de veiller à minimiser leurs impacts sur l'environnement, la qualité de vie ou la santé », en particulier en ce qui concerne le mode de transport routier ;

¹ Extrait du projet de PDUIF validé par le Conseil du STIF le 9 février 2011 – Introduction page 3.

Que « le Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF) doit permettre d'atteindre un équilibre durable entre les besoins de mobilité des personnes et des biens, d'une part, la protection de l'environnement et de la santé et la préservation de la qualité de vie, d'autre part, sous la contrainte des capacités de financement » ;

Qu'« il vise à coordonner à l'échelle régionale les politiques des acteurs de la mobilité pour tous les modes de transport – transports collectifs, voiture particulière, deux roues motorisés, marche à pied et vélo – ainsi que les politiques de stationnement ou encore d'exploitation routière » ;

Qu'« il concerne le transport de personnes, le transport de marchandises et les livraisons ». Et « aborde aussi la dimension de l'aménagement dans son lien avec la mobilité » ;

Qu'« il s'agit d'orienter la demande de déplacements et de proposer des solutions adaptées pour l'ensemble de la chaîne de déplacement »² ;

ÉMET L'AVIS SUIVANT :

ARTICLE 1^{ER} – Le 13 mai 2009, le CESER avait apporté sa contribution à la révision du PDUIF. Les actions proposées aujourd'hui recourent en grande partie celles qu'il avait adoptées et appellent globalement une appréciation positive de sa part.

Ces propositions sont organisées autour de 8 défis numérotés de 1 à 9.

Le CESER souhaite faire quelques remarques au sujet de ces derniers, voire les compléter afin de mieux valoriser ou de rendre plus opérationnel les documents qui seront prochainement soumis à l'appréciation du Conseil régional.

ARTICLE 2 – LES DEFIS³

- **Défi 1 – Construire une ville plus favorable aux déplacements à pied, à vélo et en transports collectifs**

La difficulté d'agir sur l'aménagement consiste à faire intégrer dans les PLU et les SCOT des règles qui répondent aux objectifs de densification, en particulier des quartiers autour des gares.

Le CESER estime qu'une démarche qui consisterait à impulser ces objectifs dans les OIN et à tenir compte des orientations du Grand Paris dans les futurs aménagements pourrait avoir un effet d'entraînement sur toutes les communes franciliennes.

- **Défi 2 – Rendre les transports collectifs attractifs**

Pour y parvenir, le CESER estime qu'il faudra obligatoirement renforcer l'attrait des transports collectifs :

² Fin de l'extrait du projet de PDUIF validé par le Conseil du STIF le 9 février 2011 – Introduction page 3.

³ Les propositions du PDU s'organisent autour de 9 défis numérotés de 1 à 9 et déclinés en différentes actions. En pratique, on dénombre 8 défis celui portant le numéro 8 n'étant pas développé.

- par l'amélioration de la qualité de service et de l'information, par une remise à niveau des infrastructures et du matériel ainsi que des efforts en matière de fréquence et de cadencement, par une hiérarchisation de l'usage des infrastructures routières, mais aussi par l'information – en temps réel – des automobilistes sur la situation des transports collectifs et des parcs relais ;
- en allant plus loin dans la réforme du système de tarification et d'intégration tarifaire afin de favoriser l'intermodalité. Il rappelle, toutefois, que la diversification des canaux de distribution ne doit en aucun cas rendre plus complexe l'accès aux transports collectifs de certaines catégories de population, défavorisées ou touristiques, ni contribuer à la réduction de l'accueil en gare et en station.

Le CESER souhaite, en outre, que le développement des Autorités Organisatrices de Proximité (AOP), qui jouent un rôle important en matière d'organisation de la voirie, de ses équipements et également de politique de stationnement, se concrétise par un engagement contractuel avec le STIF.

Le CESER appelle de ses vœux le développement de l'expérimentation de modes de transports innovants adaptés à certains types de dessertes à faible demande ou à besoins spécifiques.

Le CESER précise, enfin, qu'il sera nécessaire de se pencher sur le fonctionnement du service des taxis, en le considérant comme un complément des transports collectifs. Une évolution de leur organisation ainsi qu'une amélioration de l'offre tant à Paris que dans le reste de la région devront être étudiées. Le développement de leur accessibilité pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR) devra être intégré à la démarche. Le CESER propose que le STIF joue un rôle dans cette organisation et œuvre pour assurer une meilleure coordination du secteur.

- ***Défis 3 & 4 – Les modes actifs (la marche et le vélo)***

Pour tenir compte de l'évolution de la démographie, du vieillissement de la population et favoriser les déplacements à pied et à vélo, l'aménagement continu et sécurisé des espaces publics est indispensable.

Pour les déplacements à vélo, le CESER propose de limiter au maximum les espaces communs bus/vélos et vélos/piétons.

En ce qui concerne la marche, le CESER souhaite que le piéton soit placé au cœur des réflexions portant sur l'aménagement de la voirie et que la mise en œuvre du Schéma Directeur de l'accessibilité (SDA) devienne effective. Enfin, le CESER milite en faveur de toutes les démarches visant à favoriser les déplacements à pied comme par exemple, dans le domaine scolaire, les « pédibus ».

- ***Défi 5 – Agir sur les conditions d'usage des modes individuels***

Pour favoriser l'usage des transports collectifs pour les trajets domicile-travail, le CESER propose de développer une politique de stationnement mieux organisée, plus rationnelle, plus contraignante.

Les actions devront notamment porter sur :

- Le niveau de prix des amendes de stationnement sur la voirie : En effet, la récente augmentation de tarif n'est pas de nature à dissuader les

contrevenants au regard de l'évolution du prix des places de stationnement autorisées en surface ou dans les parkings souterrains ;

- Le nombre de places de stationnement pour les véhicules motorisés rattachées aux grands équipements et aux zones d'emploi : une limitation des aires devra être mise en place parallèlement à une augmentation de l'offre de transports collectifs ;
- Enfin, des aires de stationnement pour les deux-roues devront être proposées afin de limiter le stationnement illicite sur les trottoirs qui entrave le plus souvent la continuité des cheminements.

- ***Défi 6 – Rendre accessible l'ensemble de la chaîne des déplacements***

Une vigoureuse action d'information et de concertation devra être développée en direction des collectivités locales gestionnaires de la voirie par la Région et le STIF afin de faire respecter les obligations en matière d'accessibilité des équipements énoncées dans la Loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées.

- ***Défi 7 – Rationnaliser les flux de marchandises et favoriser l'usage de la voie d'eau et du train***

Le CESER soutient les actions proposées.

Longtemps sous-estimé au niveau régional, le fret et la logistique en Île-de-France sont désormais reconnus comme un enjeu stratégique (cf. les Assises régionales du fret et de la logistique organisées par le Conseil régional le 29 juin dernier). Le CESER ne peut que s'en réjouir.

Le projet de PDUIF évoque le maintien et la création de plateformes logistiques. Le CESER souhaite inclure dans cette action les plateformes de groupage et de dégroupage et les hôtels logistiques, dans la zone centrale afin de réduire au maximum la distance résiduelle du « dernier kilomètre ». Il faut ici rappeler que les véhicules légers sont, à la tonne/km, plus polluants et occupent davantage d'espace.

Pour le CESER, l'élaboration d'un schéma d'organisation logistique multimodale élargie au Bassin Parisien, démarche qu'il souhaite concertée entre la Région, les collectivités locales, l'Etat et les professionnels, s'avère indispensable pour répondre au développement économique de l'Île-de-France.

Par ailleurs, il lui semble nécessaire de « sanctuariser » dans les documents d'urbanisme (SDRIF, SCOT et PLU) les aires de livraisons dans la zone centrale et les centres-villes.

Avec l'aide des entreprises concernées, à l'instar des expériences déjà menées⁴, les actions innovantes devraient être popularisées et valorisées par le STIF et la Région.

- ***Défi 9 – Faire des Franciliens des acteurs responsables de leurs déplacements***

Le PDUIF se fixe comme objectif que 30% des salariés soient concernés par un Plan de Déplacement d'Entreprises (PDE). Le CESER attire l'attention sur la nécessité de mettre en place des incitations financières pour atteindre cet objectif très ambitieux.

⁴ par « Monoprix ou Géodis/Calberson ».

Dans le cadre du suivi de la mise en œuvre du PDUIF, une concertation, tant au niveau local que régional, devra être organisée avec les acteurs de la société civile.

ARTICLE 3 – LA GOUVERNANCE

Même s'il a conscience que de nombreuses propositions du PDUIF relèvent de la compétence des collectivités locales, le CESER regrette que trop peu d'actions revêtent le caractère de prescriptions.

Il souhaite qu'à l'égal des grandes agglomérations, l'extension du champ des compétences du STIF et des EPCI soit étudiée (stationnement, livraisons, taxis...) afin de renforcer la cohérence du système de transports voyageurs et fret en Île-de-France.

Au-delà du PDUIF, « PACTE pour la mobilité en Île-de-France », le STIF ou la Région devront mettre en place un suivi de la mise en cohérence des outils existants (PRQA, PPA, SCOT, PLU, PLD, contrats départementaux, contrats d'agglomération) avec le SDRIF pour assurer une mise en œuvre rapide des orientations du PDUIF.

ARTICLE 4 – LE FINANCEMENT

Les propositions contenues dans le projet reçoivent l'approbation du CESER.

Elles impliquent un investissement conséquent des collectivités territoriales (départements, intercommunalités, communes) et du STIF.

Toutefois, pour éviter le saupoudrage des financements existants, le CESER estime nécessaire de retenir, en priorité, des projets s'inscrivant dans la démarche de développement durable.

La recherche de nouvelles sources de financement en provenance des bénéficiaires indirects, l'expérimentation d'une forme de péage urbain, les recettes allant aux transports collectifs doivent être étudiées.

ARTICLE 5 – LA REPONSE AUX OBJECTIFS DE DEVELOPPEMENTS DURABLE

Les actions proposées pourront y répondre si les moyens financiers des divers partenaires sont à l'échelle des besoins : à titre d'exemple, la réduction de la place de la voiture particulière et de la dépendance à son usage, implique que les investissements consacrés aux transports collectifs s'alignent au niveau des enjeux.

Pour le fret, la diminution du transport routier, notamment de transit, peut se concrétiser à condition :

- Qu'une réponse soit apportée en termes de qualité des dessertes ferroviaires,
- Que la liaison canal Seine Nord Europe soit effectivement mise en service en 2017,
- Et que soit organisé un partage équilibré des berges du fleuve entre toutes les activités.

ARTICLE 6 – LA MISE EN ŒUVRE DU PDUIF

Tout en soutenant les propositions contenues dans le projet approuvé par le STIF et bien conscient de la difficulté à élaborer puis à mettre en œuvre une démarche de l'ampleur du PDUIF, le CESER regrette que le caractère prescriptif se limite seulement à quelques actions.

En conséquence, il demande le développement d'une politique contractuelle avec les collectivités territoriales dans ces domaines, en particulier en matière d'aménagement.

Enfin, ce projet prévoit la mise en place du « PACTE », d'assises de la mobilité, d'un comité de pilotage politique et d'un comité de pilotage technique du PDUIF. Le CESER souhaiterait être associé à l'ensemble de ces travaux.





Conseil économique, social
et environnemental régional


**AVIS N° 2012-02
du 8 février 2012**

relatif à

**« La révision du Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France :
Avis préalable à l'arrêt du projet par le Conseil régional »
Avis complémentaire à l'avis n°2011-15 en date du 13 octobre 2011**

**présenté au nom de la Commission des transports
par Monsieur Daniel RABARDEL**

**CERTIFIE CONFORME
LE PRESIDENT**



Jean-Claude BOUCHERAT

LE CONSEIL ÉCONOMIQUE, SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL RÉGIONAL D'ÎLE-DE-FRANCE

VU :

- Le Code Général des Collectivités Territoriales,
- La Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982,
- La Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie (LAURE) du 30 décembre 1996,
- La circulaire du 24 mars 1997 du Ministre de l'Équipement, du Logement, des Transports et du Tourisme,
- La Loi Solidarité Renouvellement Urbain (SRU) du 13 décembre 2000,
- Le Chapitre IV du titre 1^{er} du Code des Transports précisant le contenu et les objectifs du PDUIF,
- Le Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France (PDUIF) en date du 15 décembre 2000,
- La Loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales,
- la loi n°2010-597 relative au Grand Paris du 3 juin 2010,
- 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,
- le décret n° 2011-1011 du 24 août 2011 portant approbation du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris,
- L'acte motivé de la Société du Grand Paris du 26 mai 2011 ;
- 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 ;
- La délibération n° CR 106-09 du 26 novembre 2009, approuvant le Plan Régional pour la Qualité de l'Air ;
- La délibération cadre n° CR 50-11 du 23 juin 2011 approuvant la convention particulière relative à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports collectifs de 2011 à 2013,
- La délibération n° CR 43-11 du 23 juin 2011 approuvant le plan régional pour le climat d'Île-de-France;
- 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 ;

- 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 ;
- La délibération CR 82-08 du 25 septembre 2008 du Conseil régional relative à l'adoption du projet de Schéma directeur de la Région Île-de-France,
- Les délibérations du Conseil régional relatives au Plan Régional de la Qualité de l'Air (26 novembre 2009, CR 106-09 – approbation et 23 juin 2011, CR 43-11 – engagement de la mise en œuvre),
- La délibération CR 121-09 en date du 26 novembre 2009 du Conseil régional adoptant l'Agenda 21 Île-de-France,
- La saisine du président du Conseil régional,
- Le projet de délibération CR 20-12 de février 2012 du Conseil régional relatif à la présentation du PDUIF pour arrêt,
- Le courrier de transmission du projet de PDUIF adopté par le Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France lors de sa séance du 9 février 2011, adressé au président du CESER par la directrice générale le 7 juin 2011 et composé des 3 documents suivants :
 - Le PDUIF,
 - L'annexe environnementale,
 - Et l'annexe accessibilité,
- Les avis du CESER d'Île-de-France :
 - 2011-15 du 13 octobre 2011 relatif à La révision du Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France : Avis préalable à l'arrêt du projet par le Conseil régional
 - 2009-14 du 19 novembre 2009 relatif au projet de PRQA,
 - 2009-15 du 19 novembre 2009 relatif au projet d'Agenda 21 Île-de-France,
 - 2009-07 du 13 mai 2009 relatif à la révision du PDUIF : analyse, bilan et premières propositions,
 - 2008-05 du 18 septembre 2008 relatif au relatif au projet de SDRIF (Schéma Directeur de la Région Ile-de-France) amendé suite à l'enquête publique et soumis au Conseil Régional pour adoption les 25 et 26 septembre 2008,
 - 2005-02 du 17 février 2005 relatif aux transports et à la révision du SDRIF de 1994 : Bilan, orientation, premières propositions,
 - 2003-03 du 20 mars 2003 relatif au financement des transports de la Région Île-de-France : perspectives à moyen terme,

➤ Les contributions du CESER d'Île-de-France :

- Les cahiers d'acteurs relatifs aux débats publics suivant : Liaison Roissy – Picardie, Prolongement d'Éole à l'Ouest, Arc Express, Réseau de Transport du Grand Paris, Interconnexion Sud des LGV, Ligne Nouvelle Paris – Normandie, POCL,
- La contribution au projet d'assises du fret.

CONSIDERANT :

- qu'il a été associé dès l'engagement de la procédure et pendant toute sa durée,
- que l'enjeu du Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF) est primordial puisqu'il s'agit de déterminer « ...les principes régissant l'organisation des transports de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement, dans le périmètre des transports urbains. »,
- que l'Île-de-France est victime de congestion tant au niveau des transports collectifs de personnes que des axes routiers empruntés à la fois par les voitures particulières et les poids lourds,
- que « l'Île-de-France est une métropole de 11,6 millions d'habitants au rayonnement mondial tant sur le plan économique que culturel »¹;
- que « chaque jour, ce sont plus de 35 millions de déplacements qui sont réalisés par les Franciliens au sein de la région auxquels s'ajoutent ceux des visiteurs » et des touristes ;
- que « concernant le transport de marchandises, chaque année, 360 millions de tonnes de marchandises sont transportées à destination ou en provenance d'Île-de-France » ;
- que « le système de mobilité – les réseaux de transport, les pratiques de déplacement – joue ainsi un rôle majeur dans le fonctionnement de la région et la qualité de vie de ses habitants » ;
- que « pourtant, si les systèmes de transport permettent d'assurer la mobilité, il convient de veiller à minimiser leurs impacts sur l'environnement, la qualité de vie ou la santé », en particulier en ce qui concerne le mode de transport routier ;
- que « le Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF) doit permettre d'atteindre un équilibre durable entre les besoins de mobilité des personnes et des biens, d'une part, la protection de l'environnement et de la santé et la préservation de la qualité de vie, d'autre part, sous la contrainte des capacités de financement » ;
- qu'il « vise à coordonner à l'échelle régionale les politiques des acteurs de la mobilité pour tous les modes de transport – transports collectifs, voiture particulière, deux roues motorisés, marche à pied et vélo – ainsi que les politiques de stationnement ou encore d'exploitation routière » ;

¹ Extrait du projet de PDUIF validé par le Conseil du STIF le 9 février 2011 – Introduction page 3.

- qu'il « concerne le transport de personnes, le transport de marchandises et les livraisons », et « aborde aussi la dimension de l'aménagement dans son lien avec la mobilité » ;
- qu'il « s'agit d'orienter la demande de déplacements et de proposer des solutions adaptées pour l'ensemble de la chaîne de déplacement »² ;
- le courrier du Préfet de la Région d'Île-de-France et de Paris, en date du 18 janvier 2012, rappelant au Conseil régional la nécessité de la mise à jour du projet de PDUIF pour intégrer le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris, tel que défini par l'acte motivé de la Société du Grand Paris du 26 mai 2011 et approuvé par le décret n°2011-1011 du 24 août 2011, et par lequel le Préfet donne son accord sur le projet de PDUIF ainsi amendé, et confirme la possibilité pour le Président du Conseil Régional de saisir son assemblée délibérante sur cette base afin qu'elle l'examine.

ÉMET L'AVIS SUIVANT :

ARTICLE 1^{ER}

Le CESER prend acte du dossier que le Conseil régional souhaite arrêter en vue de sa mise à l'enquête publique et qui se compose des documents suivants :

- le projet de PDUIF proposé par le STIF suite à la délibération de son Conseil du 9 février 2011, document composé du projet de PDUIF, de son annexe accessibilité et de son rapport environnemental tel qu'annexé au projet de délibération du Conseil régional (annexe 1 : projet de PDUIF « proposé par le Conseil du STIF par délibération du 9 février 2011 »)
- complété par les éléments d'actualisation rendus nécessaires suite à la parution du décret n°2011-1011 du 24 août 2011 relatif au schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris (RTGP) et demandés par l'Etat, tels qu'annexés au projet de délibération CR 20-12 du Conseil régional (annexe 2 : éléments à prendre en compte pour rendre le projet de PDUIF compatible avec le Schéma d'ensemble du réseau de transport du Grand Paris).

ARTICLE 2

Le CESER réaffirme les termes de son précédent avis n°2011-15 en date du 13 octobre 2011 ci-après annexé.

² Fin de l'extrait du projet de PDUIF validé par le Conseil du STIF le 9 février 2011 – Introduction page 3.



Conseil économique, social
et environnemental régional

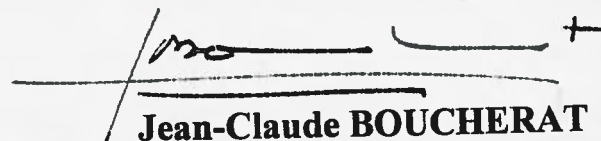
AVIS N° 2011-15
Du 13 octobre 2011

Relatif à

**« La révision du Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France :
Avis préalable à l'arrêt du projet par le Conseil régional »**

**présenté au nom de la Commission des transports
par Monsieur Daniel RABARDEL**

**CERTIFIE CONFORME
LE PRESIDENT**



Jean-Claude BOUCHERAT

**LE CONSEIL ÉCONOMIQUE, SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL
RÉGIONAL D'ÎLE-DE-FRANCE**

VU :

- Le Code Général des Collectivités Territoriales,
- La Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982,
- La Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie (LAURE) du 30 décembre 1996,
- La circulaire du 24 mars 1997 du Ministre de l'Équipement, du Logement, des Transports et du Tourisme,
- La Loi Solidarité Renouvellement Urbain (SRU) du 13 décembre 2000,
- Le Chapitre IV du titre 1^{er} du Code des Transports précisant le contenu et les objectifs du PDUIF,
- Le Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France (PDUIF) en date du 15 décembre 2000,
- La Loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales,
- La délibération CR 82-08 du 25 septembre 2008 du Conseil régional relative à l'adoption du projet de Schéma directeur de la Région Île-de-France,
- Les délibérations du Conseil régional relatives au Plan Régional de la Qualité de l'Air (26 novembre 2009, CR 106-09 – approbation et 23 juin 2011, CR 43-11 – engagement de la mise en œuvre),
- La délibération CR 121-09 en date du 26 novembre 2009 du Conseil régional adoptant l'Agenda 21 Île-de-France,

- La saisine du président du Conseil régional,
- Le courrier de transmission du projet de PDUIF adopté par le Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France lors de sa séance du 9 février 2011, adressé au président du CESER par la directrice générale le 7 juin 2011 et composé des 3 documents suivants :
 - Le PDUIF,
 - L'annexe environnementale,
 - Et l'annexe accessibilité,

- Les avis du CESER d'Île-de-France :
 - 2009-14 du 19 novembre 2009 relatif au projet de PRQA,
 - 2009-14 du 19 novembre 2009 relatif au projet d'Agenda 21 Île-de-France,

- 2009-07 du 13 mai 2009 relatif à la révision du PDUIF : analyse, bilan et premières propositions,
 - 2008-05 du 18 septembre 2008 relatif au projet de SDRIF (Schéma Directeur de la Région Ile-de-France) amendé suite à l'enquête publique et soumis au Conseil Régional pour adoption les 25 et 26 septembre 2008,
 - 2005-02 du 17 février 2005 relatif aux transports et à la révision du SDRIF de 1994 : Bilan, orientation, premières propositions,
 - 2003-03 du 20 mars 2003 relatif au financement des transports de la Région Île-de-France : perspectives à moyen terme,
- Les contributions du CESER d'Île-de-France :
 - Les cahiers d'acteurs relatifs aux débats publics suivant : Liaison Roissy – Picardie, Prolongement d'Éole à l'Ouest, Arc Express, Réseau de Transport du Grand Paris, Interconnexion Sud des LGV,
 - La contribution au projet d'assises du fret,

CONSIDERANT :

Qu'il a été associé dès l'engagement de la procédure et pendant toute sa durée,

Que l'enjeu du Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF) est primordial puisqu'il s'agit de déterminer « ...les principes régissant l'organisation des transports de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement, dans le périmètre des transports urbains. »,

Que l'Île-de-France est victime de congestion tant au niveau des transports collectifs de personnes que des axes routiers empruntés à la fois par les voitures particulières et les poids lourds,

¹Que « l'Île-de-France est une métropole de 11,6 millions d'habitants au rayonnement mondial tant sur le plan économique que culturel » ;

Que « chaque jour, ce sont plus de 35 millions de déplacements qui sont réalisés par les Franciliens au sein de la région auxquels s'ajoutent ceux des visiteurs » et des touristes ;

Que « concernant le transport de marchandises, chaque année, 360 millions de tonnes de marchandises sont transportées à destination ou en provenance d'Île-de-France » ;

Que « le système de mobilité – les réseaux de transport, les pratiques de déplacement – joue ainsi un rôle majeur dans le fonctionnement de la région et la qualité de vie de ses habitants » ;

« Que Pourtant, si les systèmes de transport permettent d'assurer la mobilité, il convient de veiller à minimiser leurs impacts sur l'environnement, la qualité de vie ou la santé », en particulier en ce qui concerne le mode de transport routier ;

¹ Extrait du projet de PDUIF validé par le Conseil du STIF le 9 février 2011 – Introduction page 3.

Que « le Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF) doit permettre d'atteindre un équilibre durable entre les besoins de mobilité des personnes et des biens, d'une part, la protection de l'environnement et de la santé et la préservation de la qualité de vie, d'autre part, sous la contrainte des capacités de financement » ;

Qu'« il vise à coordonner à l'échelle régionale les politiques des acteurs de la mobilité pour tous les modes de transport – transports collectifs, voiture particulière, deux roues motorisés, marche à pied et vélo – ainsi que les politiques de stationnement ou encore d'exploitation routière » ;

Qu'« il concerne le transport de personnes, le transport de marchandises et les livraisons ». Et « aborde aussi la dimension de l'aménagement dans son lien avec la mobilité » ;

Qu'« il s'agit d'orienter la demande de déplacements et de proposer des solutions adaptées pour l'ensemble de la chaîne de déplacement »² ;

ÉMET L'AVIS SUIVANT :

ARTICLE 1^{ER} – Le 13 mai 2009, le CESER avait apporté sa contribution à la révision du PDUIF. Les actions proposées aujourd'hui recourent en grande partie celles qu'il avait adoptées et appellent globalement une appréciation positive de sa part.

Ces propositions sont organisées autour de 8 défis numérotés de 1 à 9.

Le CESER souhaite faire quelques remarques au sujet de ces derniers, voire les compléter afin de mieux valoriser ou de rendre plus opérationnel les documents qui seront prochainement soumis à l'appréciation du Conseil régional.

ARTICLE 2 – LES DEFIS³

- **Défi 1 – Construire une ville plus favorable aux déplacements à pied, à vélo et en transports collectifs**

La difficulté d'agir sur l'aménagement consiste à faire intégrer dans les PLU et les SCOT des règles qui répondent aux objectifs de densification, en particulier des quartiers autour des gares.

Le CESER estime qu'une démarche qui consisterait à impulser ces objectifs dans les OIN et à tenir compte des orientations du Grand Paris dans les futurs aménagements pourrait avoir un effet d'entraînement sur toutes les communes franciliennes.

- **Défi 2 – Rendre les transports collectifs attractifs**

Pour y parvenir, le CESER estime qu'il faudra obligatoirement renforcer l'attrait des transports collectifs :

² Fin de l'extrait du projet de PDUIF validé par le Conseil du STIF le 9 février 2011 – Introduction page 3.

³ Les propositions du PDU s'organisent autour de 9 défis numérotés de 1 à 9 et déclinés en différentes actions. En pratique, on dénombre 8 défis celui portant le numéro 8 n'étant pas développé.

- par l'amélioration de la qualité de service et de l'information, par une remise à niveau des infrastructures et du matériel ainsi que des efforts en matière de fréquence et de cadencement, par une hiérarchisation de l'usage des infrastructures routières, mais aussi par l'information – en temps réel – des automobilistes sur la situation des transports collectifs et des parcs relais ;
- en allant plus loin dans la réforme du système de tarification et d'intégration tarifaire afin de favoriser l'intermodalité. Il rappelle, toutefois, que la diversification des canaux de distribution ne doit en aucun cas rendre plus complexe l'accès aux transports collectifs de certaines catégories de population, défavorisées ou touristiques, ni contribuer à la réduction de l'accueil en gare et en station.

Le CESER souhaite, en outre, que le développement des Autorités Organisatrices de Proximité (AOP), qui jouent un rôle important en matière d'organisation de la voirie, de ses équipements et également de politique de stationnement, se concrétise par un engagement contractuel avec le STIF.

Le CESER appelle de ses vœux le développement de l'expérimentation de modes de transports innovants adaptés à certains types de dessertes à faible demande ou à besoins spécifiques.

Le CESER précise, enfin, qu'il sera nécessaire de se pencher sur le fonctionnement du service des taxis, en le considérant comme un complément des transports collectifs. Une évolution de leur organisation ainsi qu'une amélioration de l'offre tant à Paris que dans le reste de la région devront être étudiées. Le développement de leur accessibilité pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR) devra être intégré à la démarche. Le CESER propose que le STIF joue un rôle dans cette organisation et œuvre pour assurer une meilleure coordination du secteur.

- **Défis 3 & 4 – Les modes actifs (la marche et le vélo)**

Pour tenir compte de l'évolution de la démographie, du vieillissement de la population et favoriser les déplacements à pied et à vélo, l'aménagement continu et sécurisé des espaces publics est indispensable.

Pour les déplacements à vélo, le CESER propose de limiter au maximum les espaces communs bus/vélos et vélos/piétons.

En ce qui concerne la marche, le CESER souhaite que le piéton soit placé au cœur des réflexions portant sur l'aménagement de la voirie et que la mise en œuvre du Schéma Directeur de l'accessibilité (SDA) devienne effective. Enfin, le CESER milite en faveur de toutes les démarches visant à favoriser les déplacements à pied comme par exemple, dans le domaine scolaire, les « pédibus ».

- **Défi 5 – Agir sur les conditions d'usage des modes individuels**

Pour favoriser l'usage des transports collectifs pour les trajets domicile-travail, le CESER propose de développer une politique de stationnement mieux organisée, plus rationnelle, plus contraignante.

Les actions devront notamment porter sur :

- Le niveau de prix des amendes de stationnement sur la voirie : En effet, la récente augmentation de tarif n'est pas de nature à dissuader les

contrevenants au regard de l'évolution du prix des places de stationnement autorisées en surface ou dans les parkings souterrains ;

- Le nombre de places de stationnement pour les véhicules motorisés rattachées aux grands équipements et aux zones d'emploi : une limitation des aires devra être mise en place parallèlement à une augmentation de l'offre de transports collectifs ;
- Enfin, des aires de stationnement pour les deux-roues devront être proposées afin de limiter le stationnement illicite sur les trottoirs qui entrave le plus souvent la continuité des cheminements.

• **Défi 6 – Rendre accessible l'ensemble de la chaîne des déplacements**

Une vigoureuse action d'information et de concertation devra être développée en direction des collectivités locales gestionnaires de la voirie par la Région et le STIF afin de faire respecter les obligations en matière d'accessibilité des équipements énoncées dans la Loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées.

• **Défi 7 – Rationnaliser les flux de marchandises et favoriser l'usage de la voie d'eau et du train**

Le CESER soutient les actions proposées.

Longtemps sous-estimé au niveau régional, le fret et la logistique en Île-de-France sont désormais reconnus comme un enjeu stratégique (cf. les Assises régionales du fret et de la logistique organisées par le Conseil régional le 29 juin dernier). Le CESER ne peut que s'en réjouir.

Le projet de PDUIF évoque le maintien et la création de plateformes logistiques. Le CESER souhaite inclure dans cette action les plateformes de groupage et de dégroupage et les hôtels logistiques, dans la zone centrale afin de réduire au maximum la distance résiduelle du « dernier kilomètre ». Il faut ici rappeler que les véhicules légers sont, à la tonne/km, plus polluants et occupent davantage d'espace.

Pour le CESER, l'élaboration d'un schéma d'organisation logistique multimodale élargie au Bassin Parisien, démarche qu'il souhaite concertée entre la Région, les collectivités locales, l'Etat et les professionnels, s'avère indispensable pour répondre au développement économique de l'Île-de-France.

Par ailleurs, il lui semble nécessaire de « sanctuariser » dans les documents d'urbanisme (SDRIF, SCOT et PLU) les aires de livraisons dans la zone centrale et les centres-villes.

Avec l'aide des entreprises concernées, à l'instar des expériences déjà menées⁴, les actions innovantes devraient être popularisées et valorisées par le STIF et la Région.

• **Défi 9 – Faire des Franciliens des acteurs responsables de leurs déplacements**

Le PDUIF se fixe comme objectif que 30% des salariés soient concernés par un Plan de Déplacement d'Entreprises (PDE). Le CESER attire l'attention sur la nécessité de mettre en place des incitations financières pour atteindre cet objectif très ambitieux.

⁴ par « Monoprix ou Géodis/Calberson ».

Dans le cadre du suivi de la mise en œuvre du PDUIF, une concertation, tant au niveau local que régional, devra être organisée avec les acteurs de la société civile.

ARTICLE 3 – LA GOUVERNANCE

Même s'il a conscience que de nombreuses propositions du PDUIF relèvent de la compétence des collectivités locales, le CESER regrette que trop peu d'actions revêtent le caractère de prescriptions.

Il souhaite qu'à l'égal des grandes agglomérations, l'extension du champ des compétences du STIF et des EPCI soit étudiée (stationnement, livraisons, taxis...) afin de renforcer la cohérence du système de transports voyageurs et fret en Île-de-France.

Au-delà du PDUIF, « PACTE pour la mobilité en Île-de-France », le STIF ou la Région devront mettre en place un suivi de la mise en cohérence des outils existants (PRQA, PPA, SCOT, PLU, PLD, contrats départementaux, contrats d'agglomération) avec le SDRIF pour assurer une mise en œuvre rapide des orientations du PDUIF.

ARTICLE 4 – LE FINANCEMENT

Les propositions contenues dans le projet reçoivent l'approbation du CESER.

Elles impliquent un investissement conséquent des collectivités territoriales (départements, intercommunalités, communes) et du STIF.

Toutefois, pour éviter le saupoudrage des financements existants, le CESER estime nécessaire de retenir, en priorité, des projets s'inscrivant dans la démarche de développement durable.

La recherche de nouvelles sources de financement en provenance des bénéficiaires indirects, l'expérimentation d'une forme de péage urbain, les recettes allant aux transports collectifs doivent être étudiées.

ARTICLE 5 – LA REPONSE AUX OBJECTIFS DE DEVELOPPEMENTS DURABLE

Les actions proposées pourront y répondre si les moyens financiers des divers partenaires sont à l'échelle des besoins : à titre d'exemple, la réduction de la place de la voiture particulière et de la dépendance à son usage, implique que les investissements consacrés aux transports collectifs s'alignent au niveau des enjeux.

Pour le fret, la diminution du transport routier, notamment de transit, peut se concrétiser à condition :

- Qu'une réponse soit apportée en termes de qualité des dessertes ferroviaires,
- Que la liaison canal Seine Nord Europe soit effectivement mise en service en 2017,
- Et que soit organisé un partage équilibré des berges du fleuve entre toutes les activités.

ARTICLE 6 – LA MISE EN ŒUVRE DU PDUIF

Tout en soutenant les propositions contenues dans le projet approuvé par le STIF et bien conscient de la difficulté à élaborer puis à mettre en œuvre une démarche de l'ampleur du PDUIF, le CESER regrette que le caractère prescriptif se limite seulement à quelques actions.

En conséquence, il demande le développement d'une politique contractuelle avec les collectivités territoriales dans ces domaines, en particulier en matière d'aménagement. Enfin, ce projet prévoit la mise en place du « PACTE », d'assises de la mobilité, d'un comité de pilotage politique et d'un comité de pilotage technique du PDUIF. Le CESER souhaiterait être associé à l'ensemble de ces travaux.

