

Transports : Révision du Plan de Déplacements Urbains, contribution et propositions du CESR

Qu'est-ce que le Plan de Déplacements Urbains de l'Ile-de-France ?

Le Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France (PDU IDF) est le seul document à l'échelle régionale qui traite des déplacements urbains de personnes et de biens. Il y est donc question de transports collectifs et de circulation routière, des deux-roues motorisées ou non, des véhicules utilitaires, des taxis, de la circulation et du stationnement mais aussi des piétons.

Le PDU IDF a pour objectif de coordonner, à moyen terme, tous les usages des différents modes de transport dans un souci d'équilibre durable entre les besoins de mobilité et le souci de protection de l'environnement et de la santé. Ce plan est accompagné d'une étude sur les modalités de son financement et de couverture des coûts d'exploitation des mesures qu'il contient.

Depuis la dernière adoption du PDU par arrêté inter-préfectoral du 15 décembre 2000, le Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF) s'est vu charger, par la nouvelle loi de décentralisation du 13 août 2004, « de l'élaboration ou de la révision du PDU pour le compte des collectivités qui le constituent, en association avec les services de l'Etat ». Le STIF a donc lancé la révision du PDU le 12 décembre 2007.

Afin d'anticiper l'avis qu'il aura à donner, à l'automne 2010, aux élus régionaux, sur le projet de nouveau PDU et dans la perspective de contribuer utilement à l'enrichissement des réflexions, le Conseil économique et social régional d'Ile-de-France a décidé d'élaborer un rapport d'autosaisine intitulé *Contribution à la révision du PDU IDF : analyse, bilan et premières propositions*.

Les constats du CESR sur le PDU IDF de 2000

- les moyens financiers n'ont pas toujours suivi ;
- les collectivités locales ont inégalement intégré dans leur Plan d'Occupation des Sols et dans leurs Plans Locaux de Déplacement les enjeux du PDU IDF ;
- l'évolution des mentalités et du coût d'utilisation de la voiture particulière ont fait prendre conscience de la nécessité d'une meilleure prise en compte des problèmes de congestion de la voirie et des réseaux de transports collectifs ;
- si les marchandises ont bénéficié de la création d'une instance de concertation pilotée par la Région, le CESR aurait souhaité une mise en place plus rapide dans les secteurs difficiles à desservir des « magasins de quartiers ».

Les propositions du CESR

Faire évoluer les compétences du STIF

Dans le cadre de l'élargissement des compétences du STIF, liées à la mise en œuvre d'une politique globale de mobilité des personnes et des biens (fret), le CESR estime nécessaire :

- de lui trouver de nouveaux modes de financement,
- d'améliorer la gouvernance du PDU,
- de préserver et renforcer le rôle du STIF de garant de la cohérence et de l'unicité du système de transport collectif,
- de lui donner les moyens de pouvoir déléguer davantage de compétences à des autorités organisatrices de proximité (AOP) de niveau intercommunal en assortissant ces délégations d'engagements contractuels quant à la mise en œuvre des Plans Locaux de Déplacements (aménagement de voirie, stationnement...), déclinaisons locales du PDU.

Favoriser le transport des personnes par :

- l'amélioration de l'attractivité des transports collectifs. Il s'agit d'aller plus loin dans l'intégration tarifaire afin de favoriser l'intermodalité en permettant à un voyageur occasionnel du train, du RER ou du métro, de disposer, au départ de Paris ou de la banlieue, d'un billet qui lui permette les correspondances intra-muros de Paris entre le train, le RER, le métro mais aussi le réseau de bus.

- l'amélioration du fonctionnement des taxis.
- le développement des circulations douces et des actions en direction des personnes en situation de handicap et / ou à mobilité réduite. Le CESR insiste en particulier sur la réalisation effective de la mise en oeuvre du Schéma Directeur de l'Accessibilité.
- le recours à l'expérimentation de modes de transports de personnes innovants là où les transports collectifs traditionnels ne s'avèrent pas toujours pertinents.
- l'attention constante à la sécurité routière, en plaçant le piéton au cœur des réflexions.

Inciter les Plans de Déplacements d'Entreprises ou d'Administration

Ils visent à rationaliser l'organisation des transports et des déplacements des salariés mais aussi à développer les modes de transports alternatifs à la voiture individuelle : auto partage, covoiturage, vélo, marche ou création d'itinéraires spécifiques de bus... Afin de les encourager, le CESR propose une réduction partielle du versement transport (VT) pour les entreprises qui mettraient en oeuvre ces plans tout en veillant à maintenir, au minimum, cette source de financement à son niveau actuel

Prendre davantage en compte le transport de marchandises par :

- l'optimisation des livraisons et l'harmonisation des réglementations en zone dense,
- la préservation des sillons ferroviaires fret et des emprises pour son développement,
- la modernisation des axes de contournement ferroviaire du Bassin parisien,
- la pérennisation des emprises de sites logistiques en zone dense,
- la prise de mesures conservatoires pour le développement de nouvelles plates formes reliées avec le fer et la voie d'eau,
- la limitation du recours aux véhicules légers (trois fois plus polluants que les poids lourds à la tonne par kilomètre).

Réguler les modes de déplacements en :

- déléguant la gestion de la politique de stationnement aux intercommunalités,
- relevant de façon substantielle le prix du stationnement ainsi que le montant des amendes,
- rendant plus prescriptives les mesures proposées par le PDU afin de les traduire dans les Plans Locaux de Déplacements,
- hiérarchisant l'usage des infrastructures face à la limitation de l'espace en zone dense.

Faire fonctionner et mettre en oeuvre le PDU en

- renforçant le caractère prescriptif du PDUIF,
- confiant au STIF le suivi de la mise en oeuvre,
- créant une autorité d'évaluation associant l'ensemble des partenaires concernés,
- vérifiant la cohérence de l'ensemble des outils existants : PRQA, PPA, SCOT, PLU, PLD, contrats départementaux, contrats d'agglomérations avec le SDRIF,
- impliquant fortement les collectivités territoriales (départements, intercommunalité, communes) pour accompagner financièrement le STIF et le Conseil régional,
- recherchant de nouvelles sources de financements auprès des bénéficiaires indirects des infrastructures,
- expérimentant une forme de péage urbain sur un secteur à déterminer en affectant les recettes à l'amélioration des transports collectifs,
- simplifiant les procédures de financement (financements croisés).

Renseignements complémentaires :

Conseil économique et social régional d'Ile-de-France

Jean Tilloy, responsable des relations presse

Tél. : 01 53 85 66 18 / Portable : 06 63 12 85 10 / Courriel : jean.tilloy@iledefrance.fr