

Approuvé le 15 décembre 2000 par arrêté inter-préfectoral au terme d'une très large enquête publique, le Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France (PDUIF) a été élaboré sous l'égide de la Direction régionale de l'équipement d'Île-de-France.

En 2007, le STIF en a dressé le bilan avant d'en initier la révision, conformément à l'article 40 de la loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales qui a décentralisé la procédure. Le STIF a animé la démarche en s'entourant des nombreux acteurs concernés. Le CESER a été associé dès le début du processus. Le conseil d'administration du STIF a approuvé le projet de PDUIF le 9 février 2011 puis l'a transmis au Conseil régional.

## LEGISLATION

---

« Le PDU détermine les principes régissant l'organisation des transports de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement, dans le périmètre des transports urbains<sup>1</sup> ».

« Pour l'Île-de-France, l'élaboration du PDU doit permettre d'établir les orientations et les prescriptions d'intérêt régional, de définir les dispositions nécessaires à la mise en œuvre cohérente de ces prescriptions, notamment celles applicables aux réseaux principaux et à leurs interfaces, et enfin de préciser les dispositions applicables au niveau local<sup>2</sup> ». «<sup>3</sup>Le PDU doit être compatible avec les orientations du Schéma Directeur de la Région d'Île-de-France (SDRIF) et le Plan régional de la qualité de l'air (PRQA). Les schémas de cohérence territoriale, les schémas de secteur ainsi que les plans locaux d'urbanisme doivent être compatibles avec le PDUIF. Ce document peut être complété par des Plans Locaux de Déplacements (PLD) élaborés à l'initiative d'un groupement de communes qui en détaillent et précisent le contenu.

Les décisions prises par les autorités chargées de la voirie et de la police de la circulation ayant des effets sur les déplacements dans le périmètre de transports urbains doivent être compatibles ou rendues compatibles avec ce plan.

Au terme d'une période de cinq ans à compter de son approbation par le Conseil régional, le plan fait l'objet d'une évaluation et, le cas échéant, d'une révision. <sup>4</sup>Dans la région d'Île-de-France, le plan de déplacements urbains est élaboré ou révisé à l'initiative du Syndicat des transports d'Île-de-France, pour le compte des collectivités qui le constituent. Les services de l'État sont associés à son élaboration... Les représentants des professions et des usagers des transports, les chambres consulaires et les associations agréées de protection de l'environnement sont consultés à leur demande sur le projet de plan ».

## LES PROPOSITIONS DU CESER

---

Le 13 mai 2009, le CESER avait apporté sa contribution en amont de 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.

Préalablement à l'arrêt de ce projet par le Conseil Régional, le CESER souhaite faire quelques remarques, voire apporter des compléments afin de mieux valoriser ou de rendre plus opérationnel les documents.

---

<sup>1</sup> Créé par la LOTI et réaffirmé par la LAURE et codifié - article 1214-1 du Code des Transports (Chapitre IV du Titre 1<sup>er</sup>).

<sup>2</sup> Circulaire du 24 mars 1997 du Ministre de l'Équipement, du Logement, des Transports et du Tourisme ;

<sup>3</sup> La loi Solidarité Renouvellement Urbain (SRU) du 13 décembre 2000 a modifié les PDU afin de les articuler plus fortement avec les documents d'urbanisme.

<sup>4</sup> Article 40 de la loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales.

## LES DEFIS

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

Le CESER estime qu'une démarche qui consisterait à impulser des objectifs de densification, en particulier des quartiers autour des gares, 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***

Le CESER propose les axes d'action suivants :

1. Renforcer leur attrait :

- 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. Toutefois, 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 ;

2. Développer les 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. Un engagement contractuel avec le STIF devra concrétiser leur création ;

3. Développer l'expérimentation de modes de transports innovants adaptés à certains types de dessertes à faible demande ou à besoins spécifiques ;

4. Se pencher sur le fonctionnement du service des taxis, conçus comme 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 STIF devra jouer un rôle dans cette organisation et œuvrer pour assurer une meilleure coordination du secteur.

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

Le CESER invite les acteurs à :

1. Réaliser un aménagement continu et sécurisé des espaces publics pour tenir compte de l'évolution de la démographie, du vieillissement de la population et favoriser les déplacements à pied et à vélo ;
2. Pour les déplacements à vélo, limiter au maximum les espaces communs bus/vélos et vélos/piétons ;
3. En ce qui concerne la marche, le piéton devra être placé au cœur des réflexions portant sur l'aménagement de la voirie. La mise en œuvre du Schéma Directeur de l'accessibilité (SDA) doit être rendue effective. Enfin, promouvoir 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 préconise une politique de stationnement mieux organisée, plus rationnelle, plus contraignante. Les actions devront notamment porter sur :

1. 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 ;
2. 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 ;
3. 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**

Le CESER demande qu'une vigoureuse action d'information et de concertation soit 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**

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. Il soutient les actions proposées et souhaite apporter les éléments suivants :

1. 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.
2. 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.
3. 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.
4. Avec l'aide des entreprises concernées, à l'instar des expériences déjà menées<sup>5</sup>, 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.

Dans le cadre du suivi de la mise en œuvre du PDUIF tant au niveau local que régional, le CESER souhaite qu'une concertation soit organisée avec les acteurs de la société civile.

---

<sup>5</sup> Par « Monoprix ou Géodis/Calberson ».

### 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.

### 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.

### LA REPONSE AUX OBJECTIFS DE DEVELOPPEMENTS DURABLE

Le CESER souligne que les actions proposées pourront répondre à ces objectifs 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 de l'usage des berges du fleuve entre toutes les activités.

### 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.