

REGION ILE DE FRANCE

PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS

Enquête publique du 15 avril au 18 mai 2013

TOME I - RAPPORT

TOME II - CONCLUSIONS ET AVIS

TOME III – ANNEXES

Septembre 2013

Commission d'enquête : Président : Pierre BARBER

Membres titulaires :

**Georges-Michel BRUNIER,
Alain CHARLIAC,
Monique DELAFOSSE,
Françoise De MENTHON,**

**Marie-Claire EUSTACHE,
Yves MAËNHAUT,
Bernard PANET
Gérard RADIGOIS**

Membres suppléants : André GOUTAL, Gérald GASWSEWITCH

SOMMAIRE TOME II

<i>I. CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE</i>	5
I.1. REGULARITE DE LA PROCEDURE	5
I.2. DOCUMENTS MIS A DISPOSITION	5
I.3. ELABORATION DU PLAN	6
I.4. OBSERVATIONS DU PUBLIC	6
I.5. OBSERVATIONS DES PPA	8
I.6. LES OBSERVATIONS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE	8
I.7. MEMOIRE EN REPONSE	8
I.8. CONCLUSIONS DE LA COMMISSION PAR THEMES	9
A. THEME 1 : CONTEXTE REGLEMENTAIRE	9
B. THEME N° 2A : OFFRE DE SERVICE	10
C. THEME N° 2B : QUALITE DU SERVICE	11
D. THEME 2C : TARIFICATION	11
E. THEME 2D : OFFRE POUR LE TOURISME	12
F. THEME 3 ET 4 : LES DEPLACEMENTS ACTIFS	12
G. THEME 5A : MODES INDIVIDUELS/INFRASTRUCTURES/ STATIONNEMENT	16
H. THEME 5B : COVOITURAGE/AUTOPARTAGE	18
I. THEME 5C : SECURITE ROUTIERE	19
J. THEME 5D : NOUVEAUX VEHICULES	20
K. THEME 6 : ACCESSIBILITE	21
L. THEME 7 : FLUX DE MARCHANDISES	21
M. THEME 8 : GOUVERNANCE	24
N. THEME 9 : SYSTEME D'INFORMATION	25
O. THEME 10 : ENVIRONNEMENT	25
P. THEME 11 : POINTS PARTICULIERS	26
Q. THEME 12 : FINANCEMENT	27
R. THEME 13 : GRANDE COURONNE	28
I.9. COMMENTAIRES DE LA COMMISSION SUR LE DEFI 9	28
<i>II. AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE</i>	30

I CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE

I.1. RÉGULARITÉ DE LA PROCÉDURE

La procédure de révision s'est déroulée, du point de vue de la Commission, de manière régulière, étant entendu que le rôle de la Commission n'est pas de juger du droit mais de donner un avis.

Les questions de publicité, bien que traitées réglementairement, auraient gagné à être considérées beaucoup plus en amont afin de mettre en œuvre des moyens plus compatibles avec l'importance de l'enquête et sa nécessaire information du public francilien, comme par exemple l'achat de panneaux présentant l'enquête auprès des différents médias ou intervenants (SNCF-RATP).

La Commission a toutefois constaté les efforts de la Région Île de France pour améliorer la situation.

I.2. DOCUMENTS MIS À DISPOSITION

Le public et les associations concernées n'ont pas eu trop de difficulté avec les documents mis à disposition, quoique le format des cartes insérées ait souvent limité la compréhension des arguments développés. La Région Île-de-France a toutefois tenté de compenser ce handicap, pour les commissaires enquêteurs, en leur fournissant les agrandissements des cartes incriminées.

Il apparaît cependant que :

- Un projet issu en 2013 avec pour objectif 2020 risque de ne pas voir évoluer la réalité de la situation des transports de manière significative ; bien que les 9 défis proposés soient tous parfaitement d'actualité, un projet présentant des objectifs 2030, plus en cohérence avec le SDRIF, avec phasage des actions aurait, peut-être, suscité plus de motivation,
- le projet se limite aux actions dont la Région et le STIF sont directement en charge ; il ne considère que peu ou pas des actions, telles que l'usage de nouveaux véhicules urbains ou télétravail, qui pourraient avoir un impact non négligeable sur la densité du trafic ou la pollution générée,
- la gestion raisonnée du territoire ne prône malheureusement pas suffisamment le renforcement ou la remise en service d'infrastructures existantes qui assurent un maillage non négligeable de la région,
- le document mis à l'enquête a été initié, rédigé et évalué par le STIF comme le prévoyait la réglementation. Ce qui le conduit, en fonction de ce qui vient d'être dit, à une vision très centrée sur les questions relevant de cet organisme. Bien que la Région ait émis un certain nombre de remarques, le dossier manque un peu de « souffle ».

I.3. ELABORATION DU PLAN

L'organisation qui a prévalu à l'élaboration du projet reste un peu floue. Le partage des tâches respectives de la Région, des Départements et du STIF n'apparaît pas très clairement. L'intégration des observations issues de la concertation n'a, semble-t-il, pas été totalement satisfaisante ; un plan de cette importance demande une organisation et une gouvernance très élaborées qui définissent avec précision « qui fait quoi » et notamment le chef de file.

Par ailleurs, l'enquête s'est déroulée en choisissant un nombre de lieux d'enquête très inférieur à celui d'enquêtes du même type antérieures (SDRIF 2007, PDU 2000), ce qui, très vraisemblablement, en limite l'intérêt et la participation du public.

Enfin, la concomitance des enquêtes du SDRIF et du PDUIF a notablement brouillée la perception des enjeux spécifiques à cette enquête, le SDRIF comportant également un volet « transport ». En outre, le rapport de compatibilité existant entre ces deux documents impose l'approbation préalable du SDRIF pour intégrer des divergences éventuelles.

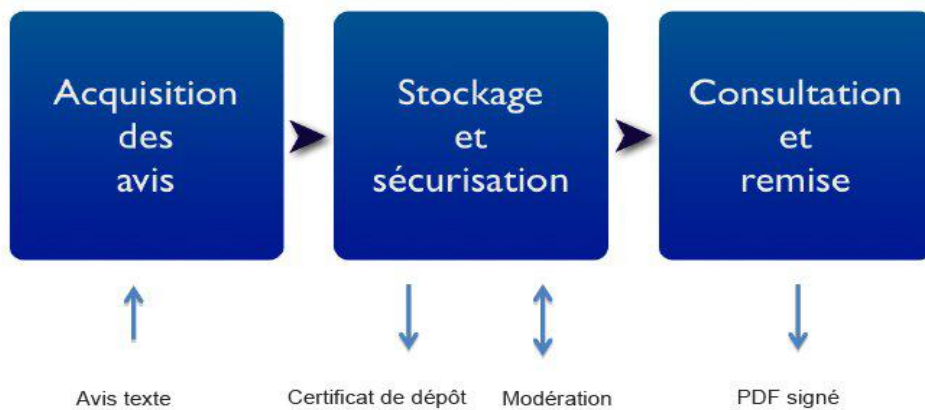
I.4. OBSERVATIONS DU PUBLIC

Pour un projet intéressant la vie de plusieurs millions de franciliens, on aurait pu espérer une participation moins discrète. L'addition des remarques sur les 28 registres d'enquête, associées à celles transmises sur Internet, autorise, toutefois, une certaine appréhension des préoccupations des franciliens.

La Commission a reçu au **total 484 observations** :

- 88 observations déposées sur les registres d'enquête lors des permanences tenues par les Commissaires enquêteurs dans les diverses communes et préfectures de la région parisienne,
- 35 courriers reçus au siège de l'enquête,
- 361 observations déposées sur le registre électronique ; en effet le site internet permettait de consulter le dossier dans son intégralité et de déposer une observation qui restait visible du public, uniquement en lecture après sa validation.

Ce système, développé par la société Publilégal, permet de mettre en ligne un registre d'enquête publique en se rapprochant au mieux des spécifications imposées aux registres papier. Le schéma suivant résume les grands principes du registre électronique.



S'il a été fait le choix d'une communication de type « mass média » compte tenu de la particularité du territoire à couvrir -l'ensemble de l'Île-de-France et ses 11,7 millions d'habitants-, il s'agit là d'un facteur très défavorable en matière de communication car cela oblige à se mettre en capacité de parler à tout le monde.

Au final, pour ce qui concerne le site Internet, seul outil qui a pu être suivi statistiquement, le bilan peut être considéré comme satisfaisant à certains égards et décevant à d'autres :

➤ Satisfaisant car :

- 47 122 visiteurs uniques se sont connectés au site
- 58 416 visites ont été effectuées sur le site (quelques personnes sont revenues plusieurs fois)
- 121 415 pages ont été consultées
- Chaque visite a duré plus de 2 minutes, ce qui peut paraître court mais s'avère en réalité assez long sur Internet (temps suffisant pour télécharger de la documentation)

➤ Décevant néanmoins car :

- le taux de rebond est resté assez élevé à 65 % (part du public qui se déconnecte très rapidement)
- mais il faut retenir qu'il a constamment diminué au cours de l'enquête

Par ailleurs, deux pics de fréquentation ont été constatés, correspondant aux deux campagnes de communication . (cf. graphique ci-dessous).



I.5. OBSERVATIONS DES PPA

Les commentaires des PPA sont, par définition, extrêmement divers et très souvent d'intérêt plus local. Dans leur ensemble, ils donnent toutefois une idée plutôt positive du projet de PDUIF. Ils attirent cependant l'attention sur les points suivants :

- la cohérence entre PDUIF, SDRIF et SRCAE,
- la gouvernance et la mise en œuvre du PDUIF,
- le manque de prise en compte des besoins de la grande couronne et des problématiques rurales,
- l'obsolescence des données utilisées dans le PDUIF,
- le manque de visibilité sur le financement des actions du PDUIF,
- le manque de précisions sur certaines mesures du PDUIF.

I.6. LES OBSERVATIONS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE

L'autorité environnementale compétente est la préfecture de Région qui a formulé dans un premier temps un avis globalement positif assorti d'un certain nombre d'observations auxquelles la Région a répondu dans une note complémentaire.

En conclusion, l'autorité environnementale a émis sur le rapport environnemental complété une **appréciation générale très positive**.

I.7. MÉMOIRE EN RÉPONSE

Les réactions du public ont été soumises à la Région Île de France qui a apporté des réponses.

Les réponses apportées aux remarques sur le PDUIF sont facteur de celles apportées au dossier du SDRIF, donc toujours en évolution. La Commission a considéré que les deux documents sont complets et étudiés en amont, que l'avancement du PDUIF devra se faire en cohérence avec le SDRIF.

I.8. CONCLUSIONS DE LA COMMISSION PAR THÈMES

A. THÈME 1 : CONTEXTE REGLEMENTAIRE

La Commission **prend acte de la mise en compatibilité prévue** entre le SDRIF et le PDUIF, notamment au niveau des évolutions que le premier pourrait avoir suite à son approbation, et rappelle ainsi, à titre d'exemple que la Petite Ceinture devra figurer selon les mêmes termes dans les 2 documents.

Un certain nombre d'éléments seront ainsi pris en compte, actualisés, ajoutés : *« Le moment venu, le PDUIF intègrera toutes les infrastructures de transport prévues à l'horizon 2020 et inscrites au SDRIF suite à l'enquête publique et au vote de l'assemblée régionale. Cela se traduira notamment par :*

- *L'actualisation des fiches actions correspondantes (2.1, 2.2, 2.3, 2.4 et 5.4),*
- *L'ajout de la carte des projets de transports collectifs du SDRIF à horizon 2020,*
- *L'ajout, dans la cartographie du PDUIF, des projets d'aménagement de sites propres continus,*
- *L'actualisation de la carte des infrastructures routières existantes.*

Par ailleurs, quelques ajustements formels (terminologie, représentations cartographiques...) seront réalisés afin de faire apparaître plus clairement la compatibilité des documents et renforcer la cohérence des projets inscrits au PDUIF et au SDRIF. »

Il en va de même pour le réseau de transport du Grand Paris qui nécessitera une actualisation des cartes afin d'intégrer les nouvelles temporalités.

La Commission **regrette le calendrier simultané des enquêtes** SDRIF et PDUIF qui a apporté des confusions pour le public sur le contenu et la portée de ces deux documents, ce dernier pouvant opter pour le SDRIF, plus « complet » dans ses actions et impacts sur le territoire francilien que le PDUIF. Elle reconnaît toutefois que cette temporalité est la résultante de la décision du Conseil d'Etat de ne pas approuver la précédente révision du SDRIF en 2008, et l'arrivée des études du Nouveau Grand Paris qui se sont intercalées.

La Commission **regrette également les différences de temporalités** entre les différents documents traitant des transports : 2020 pour le PDUIF, 2030 pour le SDRIF et le RGP... rendant peu compréhensibles les méthodes retenues de projection des évolutions et de réductions corrélées.

Par ailleurs, la Commission **prend acte de la décision de la Région** d'intégrer un bilan de l'évaluation du précédent PDUIF et de prendre en compte les données de l'EGT 2010, et non plus celles de 2001. Le projet de PDUIF sera également complété avec trois fiches thématiques qui décriront plus précisément comment les actions du PDUIF se déclinent selon les particularités des territoires suivants : Paris et cœur de métropole, agglomération centrale, agglomérations secondaires et espace rural.

La Commission constate toutefois, à l'instar de nombreuses observations du public, que **les différentes mesures demeurent très peu prescriptives et mériteraient un suivi** remettant en question le système de gouvernance et le rôle des différents acteurs. (cf thème 8). **L'évaluation devrait être réalisée de manière indépendante**, et non par le même organisme qui rédige le PDUIF. Un interlocuteur unique devrait être désigné, pouvant être différent selon les défis (pour les modes doux, le fret...).

B. THÈME N° 2A : OFFRE DE SERVICE

La Commission **prend acte** que le projet de PDUIF prévoit une croissance de **25% de l'offre** de transports collectifs entre 2010 et 2020, prend acte également de la volonté de développement des transports collectifs qui vise une croissance de **20% de leur usage** d'ici à 2020.

La Commission **prend acte** de la volonté d'offrir à l'agglomération centrale une qualité de services d'ambition métropolitaine par une amélioration, de capacité, de fréquence, et de fiabilité des transports, par des réseaux de rocade et de tangentielle créant un maillage facilitant les liaisons de pôle à pôle.

La Commission **prend acte** des décisions prises par le SDMR et adoptées par le STIF de concevoir de nouveaux matériels à l'horizon 2020 pour certaines lignes.

La Commission **prend acte** du bon maillage des infrastructures routières qui permet la circulation de nombreuses lignes de bus. Mais elle **constate néanmoins que ce réseau souffre de nombreuses insuffisances** au niveau de la très grande banlieue ; en effet la voiture particulière demeure nécessaire pour le trajet de rabattement vers les pôles de transports en commun, créant ainsi une augmentation des effets nocifs sur l'environnement et l'obligation de trouver et de créer du stationnement près de ces pôles.

C. THÈME N° 2B : QUALITE DU SERVICE

La Commission **prend acte de la volonté d'amélioration de la qualité** de service rendu au public, notamment en terme de confort, en renforçant concrètement la ponctualité, l'information, la fiabilité des lignes, l'augmentation de capacité, l'adaptation de l'offre, la gestion des situations perturbées, en publiant trimestriellement des indicateurs de suivi des différentes lignes de métro et en instituant un système de bonus/malus aux opérateurs de transports, y compris pour la propreté des matériels.

La Commission **prend acte** de l'engagement selon lequel de nouveaux matériels seront mis en service pour certaines lignes de métro, RER d'ici à 2020.

La Commission **prend acte** des objectifs d'amélioration de la sécurité en renforçant le nombre d'agents en contact avec le public.

D. THÈME 2C : TARIFICATION

La Commission d'enquête **constate** la difficulté d'harmonisation de la tarification des transports en commun, surtout dans le cadre de l'intermodalité. Le « tout gratuit » ne peut évidemment être la solution. Les usagers ne contestent pas d'ailleurs devoir financer directement leur titre de transport mais ils mettent l'accent sur un rapport qualité-prix qu'ils pensent ne pas avoir. Ils souhaitent avoir une qualité et une fiabilité de service et déplorent la diminution du personnel dans les transports collectifs ainsi que la dégradation du matériel et son manque d'entretien. La tarification, en effet, ne concerne pas que le financement des distances parcourues mais également tout ce qui a trait au matériel et à l'humain. Il apparaît plus simple de conserver l'existant en supprimant les dysfonctionnements avérés.

Les réponses apportées par la Région sur les problèmes de tarification sont satisfaisantes et claires. Elles vont dans le sens d'une simplification et d'une amélioration, en élargissant le cadre du passe Navigo, en diminuant le nombre de zones tarifaires et en mettant en place les « Unités Transport ». La tarification dégressive des parcs-relais, au fur et à mesure que l'on s'éloigne des zones denses, permet un équilibrage entre les zones proches et celles éloignées du centre de l'Ile de France.

Cependant, la Commission **regrette la multiplicité des acteurs et décideurs** en ce qui concerne la tarification -STIF, Région, Départements (pour les aides sociales-tarifs réduits), Etat (pour les taxis)- qui empêche la mise en place d'un « ticket unique intermodal », la question politique dépassant largement le cadre dévolu au PDUIF.

E. THÈME 2D : OFFRE POUR LE TOURISME

La Commission d'enquête **estime**, comme la Région le reconnaît dans son mémoire en réponse, que le thème du tourisme n'est pas développé dans le PDUIF et **prend acte de la décision de la Région d'y remédier en ajoutant un paragraphe sur le sujet** dans le dossier.

Première région touristique de France, elle se doit d'intégrer les besoins spécifiques liés au tourisme d'agrément et au tourisme d'affaires, en étudiant, notamment, l'offre (transports en commun, taxis), la billettique, la tarification et l'information. La prise en compte de ces éléments doit permettre le développement du tourisme francilien, défi incontournable de son développement économique et culturel et de son rayonnement à l'échelle nationale et internationale.

F. THÈME 3 ET 4 : LES DEPLACEMENTS ACTIFS

Les franciliens se sont largement exprimés sur ce thème et le rapport de la Commission y consacre une très large part. Même si la majorité des contributeurs partagent les défis et actions inscrites dans le projet de PDUIF, certains souhaiteraient que ce dernier soit plus exigeant et plus concret afin de donner réellement la priorité aux modes actifs.

Le projet de PDUIF apporte une réponse à la plupart des questions posées ; pour certaines plus précises et non traitées ici, il convient de se reporter au tableau joint en annexe de l'avis de la Région.

S'agissant des modes actifs, la Commission souhaite apporter les précisions suivantes :

➤ **Concernant les modes actifs dans leur globalité.**

La Commission **prend acte du dispositif vélo adopté** par la Région le 23 juin 2011 qui vise à recentrer l'intervention de la Région sur des opérations plus structurantes pour éviter la dilution des financements, renforcer l'effet maillage, encourager les expérimentations, revaloriser le barème des subventions.

La Commission **prend acte des actions proposées** par la Région dans le document mis à l'enquête concernant :

- La pacification et le partage de la voirie

Tous les contributeurs s'accordent à dire que le partage multimodal de la voirie passe par un renforcement de la sécurité des usagers les plus fragiles, que sont les cyclistes et les piétons. Outre l'aménagement de site propre, le PDUIF propose le développement des zones de circulation apaisée et la mise en place des zones 30.

Dans sa réponse, la Région précise que l'aménagement des zones 30 correspond selon le CERTU à une modification de la géométrie des voies, à l'implantation de mobilier urbain, à la

création de plateaux surélevés. Pour sa part, la Région subventionne les zones de circulation apaisée et indique que les aides à la mise en place des zones 30 font l'objet d'une instruction au cas par cas pour vérifier la pertinence et la qualité de l'aménagement proposé.

Elle ajoute qu'une deuxième vague de création de zones 30 se développe actuellement, tendant à l'extension voire même à la généralisation des zones 30.

- Résorber les coupures urbaines

La Commission **ne peut être que favorable à la résorption** des coupures urbaines dans les plus brefs délais. Elle souhaiterait que les modalités de financement soient précisées.

- Sensibiliser, promouvoir les modes actifs

La Commission constate que les actions 4.3, 9.1 et 9.2 inscrites dans le PDUIF répondent en grande majorité aux préoccupations des contributeurs. **Néanmoins, elle regrette la réponse un peu évasive de la Région** concernant le budget alloué à une campagne de communication auprès du grand public : « *Les compétences en matière de sécurité routière et de santé publique relèvent plutôt de l'Etat que de la Région ou du STIF* ».

La Commission estime que la **Région doit non seulement s'impliquer dans une campagne de communication à l'intention du grand public mais aussi en direction des collectivités** en soulignant les risques qu'elles encourent dans le cas d'un non respect de l'article L228-2 du code de l'environnement. Ainsi, au sein de l'action 4.3, insérer un paragraphe « informer les collectivités sur les enjeux des aménagements cyclables ».

➤ **Concernant la marche**

La plupart des observations émises par le public trouvent une réponse dans le document présenté à l'enquête. Concernant les demandes relatives aux aménagements urbains, la Commission **prend acte de la réponse** faite par la Région qui précise : « *Le PDUIF n'a pas la possibilité d'aller plus loin que la définition d'un cadre de recommandations dans la mesure où il ne peut prendre en compte l'extrême diversité des situations locales en matière de cheminements piétons. C'est plutôt dans le cadre des plans locaux de déplacement que cette question sera abordée concrètement, à l'échelle des intercommunalités* ».

➤ **Concernant le vélo**

Certains saluent les mesures volontaristes de la Région en faveur du vélo mais demandent :

- Le développement d'itinéraires cyclables continus

A l'instar des réponses de la Région, la commission estime que la plupart des observations faites par le public trouvent une réponse dans le document présenté à l'enquête ou dans le mémoire en réponse de la Région.

La Région reconnaît qu'une des principales difficultés réside dans la mise en œuvre d'itinéraires continus d'aménagements cyclables en raison de la multiplicité des intervenants et des maîtres d'ouvrages. La Région précise que des outils de mise en cohérence des

itinéraires et de coordination des interventions existent à l'échelle locale avec les Plans Locaux de Déplacements (PLD) et aussi grâce aux outils d'animation prévus par le PDUIF, notamment les guides techniques et les divers comités de suivi et de pilotage, ainsi qu'à travers les modalités d'attribution des aides régionales qui incitent à la mise en réseau des itinéraires. Enfin, elle précise que pour des itinéraires structurants, tel que EUROVELO 3, un chef de file peut être identifié.

La commission **souhaite que cette pratique se développe** afin d'assurer une bonne coordination des projets.

Aux questions posées par la Commission, la Région apporte des réponses satisfaisantes quant :

- Aux leviers dont la Région dispose pour inciter à la création d'aménagements cyclables. La Commission **propose**, en complément, **d'inscrire dans le PDUIF le principe d'actions de communication**,
- A la définition « itinéraires cyclables ». La Région propose d'ajouter les zones apaisées à la liste des types d'aménagements constitutifs des itinéraires régionaux structurants. La Commission **recommande de supprimer le mot intégralement** dans la rédaction de la page 107 et suggère par exemple : « *A l'échelle régionale, il s'agit de développer, d'ici à 2020 un réseau régional structurant d'itinéraires cyclables connectés entre eux, d'environ 3500Km. Ce réseau sera constitué d'aménagements physiques séparés de la circulation générale sous forme de pistes cyclables en site propre et de voies cyclables en zone apaisée ou protégée.* ». Il va sans dire que la commission souhaite que soit privilégiée la réalisation de pistes cyclables en site propre.
- A la cartographie du réseau cyclable structurant régional. La Commission d'enquête est très favorable à la proposition de la Région d'annexer au PDUIF un zoom par département.

- Qualité, sécurité, entretien des itinéraires

La Commission considère que, dans l'ensemble, le PDUIF **apporte des réponses** aux observations mais elle souhaite revenir sur un point important.

- Il concerne l'entretien et la sécurité des aménagements qui reviennent aux gestionnaires de voirie. La Région dans son mémoire-réponse précise : « *Il est proposé de compléter la rédaction du PDUIF pour insister sur l'importance de l'entretien des aménagements existants et pour recommander aux maîtres d'ouvrage de ne pas oublier de programmer les aspects maintenance et exploitation* ».

La Commission **estime essentiel d'insister sur ce point, relatif à la sécurité** des usagers et à l'utilisation des aménagements cyclables.

- Stationnement et intermodalité

La Commission **considère que le stationnement vélo est un enjeu fort** pour promouvoir sa pratique, il se doit donc d'être facilité et sécurisé.

La Région, dans son mémoire en réponse, précise : « *une réécriture plus précise sera proposée pour l'encadré correspondant aux prescriptions réservées de l'espace pour le stationnement vélo sur l'espace public* ».

La Commission considère que la **rédaction relative aux aires de stationnement** des vélos **doit souligner l'importance de l'emplacement** à savoir à proximité des réseaux de transports en commun et des équipements. La prescription relative aux normes de stationnement pour les vélos doit également intégrer les règles de construction afférentes au stationnement des vélos pour les bâtiments à usage d'habitation et les bureaux, introduites par l'article 3 de l'arrêté du 20/02/2012 relatif à l'application des articles R111-14-2 à R111-14-5 du code de la construction et de l'habitation. De plus, les prescriptions du PDUIF, faisant appel au calcul de la SHON, doivent être traduites en termes de Surface de Plancher, conformément à l'ordonnance n°2011-1539 du 16 novembre 2011.

La Commission **recommande fortement à la Région d'élargir le dispositif de stationnement vélo** aux stations du Grand Paris Express, tramway, TZEN, mobilier, sachant que le dispositif prévu dans le PDUIF porte uniquement sur les pôles multimodaux.

- Gouvernance/ évaluation des politiques cyclables

Concernant la demande de création d'une autorité régionale de coordination, la Région précise que cela supposerait une réforme législative.

Certaines observations demandent la consultation des associations cyclistes avant travaux ou projets. La Région propose d'ajouter une recommandation en faveur de la consultation des associations de cyclistes lors de la conception des projets d'aménagement de voirie.

La Commission **souhaite que cette proposition figure au PDUIF**.

Force est de constater que l'application de l'article L228-2 du code de l'environnement n'est pas toujours respectée par les collectivités (lequel article prévoit qu'à l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants en fonction des besoins et des contraintes de la circulation). Même si la Commission a bien noté que la Région n'est pas compétente pour modifier la loi ou prévoir des sanctions en cas de non respect, **elle recommande à la Région de s'assurer de moyens améliorant le suivi et le contrôle des réalisations**.

- Autres observations

Concernant l'élargissement de la zone vélib, la Région précise que celle-ci ne se fera qu'après vérification de la pertinence de cette extension.

La Commission partage cet avis.

Concernant les Vélos à Assistance Electrique (VAE), la Commission **regrette que la Région n'incite pas, sous forme de subventions**, les villes à forte déclivité de secteur dense à s'équiper de VAE.

Concernant la « prime vélo », la Commission **recommande à la Région d'étudier** la mise en place d'une prime vélo, calquée sur le principe de la « Prime transport ».

- Demandes locales

Concernant les observations portant sur des demandes locales, la Commission se rallie à la position de la Région.

G. THÈME 5A :MODES INDIVIDUELS/INFRASTRUCTURES/ STATIONNEMENT

La Commission a bien compris que le PDUIF, en matière de mode de déplacements individuels motorisés, s'astreint à l'application stricte et rigoureuse de l'article L1214-2 du code des transports, qui vise à la diminution du trafic automobile.

En matière d'infrastructures et de stationnement, rien n'est omis pour atteindre cet objectif. Ne rien faire contre la congestion actuelle de la circulation routière constitue un troisième levier d'action pour la maîtrise de l'usage de la voiture et des deux roues motorisés (DRM).

Au sujet de ces congestions routières, la Commission a bien compris que ne rien faire était également gage de diminution quantitative des véhicules. Le dossier ne propose que des mesures mineures, certes nécessaires et utiles (régulation des vitesses et des bretelles d'accès, information des usagers, modulation du nombre des voies), mais nettement insuffisantes pour ne serait-ce que tenter de limiter cette gangrène quotidienne.

Il est clairement annoncé qu'il s'agit ici de limiter la formation ou l'aggravation des bouchons, non de tenter de les supprimer.

Le cumul des données suivantes ...

- l'emprise de plus en plus importante sur la voirie des modes actifs, des transports en commun en site propre, des aires de livraison, du stationnement résidentiel, du stationnement réservé (transports de fonds, livraisons, autolib, vélib, bientôt motolib),
- les règles projetées concernant le stationnement limité dans les immeubles de bureaux qui entraîneront un report sur voirie du stationnement manquant,
- l'insuffisance du programme d'amélioration des infrastructures existantes (18 opérations seulement),
- l'incapacité dans les 7 années à venir de programmer des voies nouvelles, ne serait-ce qu'en réserve foncière pour préserver les tracés utiles,

- la mise en place d'une verbalisation souhaitée plus incisive et donc plus dissuasive, du stationnement sur le réseau structurant,
- l'accroissement vraisemblable de l'activité économique qui aura pour corollaire l'accroissement indubitable du nombre de poids lourds, ceux-ci n'ayant « aucune » concurrence en matière de transport,
- la quasi absence du report de fret sur le mode fluvial (voir thème 7 ci-après) qui aura aussi comme conséquence le maintien de la primauté du mode routier,

...viendra inmanquablement amplifier ce problème de congestion, puisque notamment la place affectée aux modes individuels motorisés se verra amputée de nombreux hectares.

En résumé, ces mesures coercitives devraient permettre d'atteindre l'objectif fixé de diminution du nombre des véhicules (mais pas celui des poids lourds) et auront inmanquablement dans les années prochaines l'effet pervers d'accroître considérablement la congestion routière en Île de France.

La Commission **note** que l'action sur les conditions d'usage des modes individuels motorisés comporte quelques réglementations, plusieurs recommandations et deux prescriptions qui visent à limiter l'espace de stationnement (dédié aux voitures particulières et deux roues motorisés) dans les bâtiments de bureaux.

La Commission **prend acte** de l'objectif résolu de diminution du nombre des véhicules et considère que le PDUIF se donne les moyens de ses ambitions, mais s'inquiète de la capacité des modes alternatifs (covoiturage, auto-partage) et des transports en commun de satisfaire aux demandes croissantes des déplacements en Île de France et invite à se reporter au thème 2 ci-avant.

La Commission **a bien compris** que les deux roues motorisés font pleinement partie des modes individuels motorisés mais s'étonne que leur place, de plus en plus importante dans les modes de déplacements du fait de ses avantages indéniables, n'ait pas bénéficié d'un traitement particulier.

En matière de **parcs publics de stationnement**, la Commission **prend acte** de la volonté de la Région d'agir sur **la limitation de leur usage** par des règles contraignantes lors du renouvellement de contrat d'exploitation qui entrainera vraisemblablement un report du stationnement sur la voirie.

En matière de nouveaux parcs relais, la Commission **recommande** la nécessaire étude des particularités locales qui pourrait, dans certains cas, permettre la mise en place d'un ramassage collectif adapté plutôt que la solution immédiate d'édification d'un parc à proximité des gares, solution pas toujours réussie ou pertinente.

En matière de stationnement privé, la Commission **souhaite** une clarification des normes quantitatives « plancher » pour les immeubles d'habitation et surtout des normes quantitatives « plafond » pour les immeubles bureaux.

Enfin, la Commission **regrette** qu'en matière de fret (voir thème 7 ci-après), l'objectif pourtant fixé lui aussi par la loi (du 3 août 2009 – Grenelle de l'environnement) d'un transfert vers le mode fluvial n'ait pas reçu la même mise en application que l'article L1214-2 du code des transports cité ci-avant, qui vise à la diminution du trafic automobile.

Ceci est d'autant plus regrettable que ledit transfert de fret entraînerait une diminution de la congestion routière en Île de France.

L'action en matière d'infrastructure routière consiste à traiter les points de congestion et de dysfonctionnements, sans modifier la capacité globale du réseau.

L'optimisation des routes existantes est privilégiée à des augmentations importantes de la capacité ou à la création de voies nouvelles.

18 opérations très simples et localisées sont retenues.

En matière de stationnement public, le PDUIF règlemente différemment et cherche à encourager l'usage et la création de « parcs relais ».

En matière de stationnement privé, le PDUIF règlemente là aussi différemment en prescrivant des normes « plafond » de stationnement (immeuble de bureaux) et en laissant toute latitude aux communes pour fixer des normes plus contraignantes.

Le choix assumé de diminution du trafic (environ 2% à l'horizon 2020), compte tenu de l'augmentation du parc automobile prévisible, devra être pour le moins compensé par l'augmentation quantitative et qualitative des transports en commun.

Si tel ne devait pas être le cas, et le dossier laisse perplexe sur ce sujet, la Commission d'enquête estime que les Franciliens subiront encore longtemps les centaines de kilomètres de bouchons quotidiens et les places de stationnement introuvables.

H. THÈME 5B :COVOITURAGE/AUTOPARTAGE

La Commission **estime** que la mise en place d'un système d'autopartage et de covoiturage est un élément important de la réalisation de l'objectif de réduction des déplacements en Île de France.

Elle considère que la Région Île de France se doit de coordonner l'ensemble des opérations notamment en matière de covoiturage. Elle suggère que la Région réalise un site Internet fédérateur des sites existants créés par des individualités, réunissant sous une même bannière aussi bien les particuliers que les entreprises, dont certaines ont déjà organisé des services similaires.

Par ailleurs, et cela relève plus de la Région et du STIF, une subvention à la création d'aires de parking dédiées au rassemblement et à la dispersion des covoiturés, constituerait une incitation positive.

Par ailleurs, dans un objectif de réduction de la circulation et des gaz à effet de serre (GES), le PDUIF mis à l'enquête n'évoque cependant pas des possibilités telles que le soutien d'un engagement des sociétés qui le peuvent vers un télétravail. Ceci pourrait réduire drastiquement le besoin de déplacements. Si, seulement, 5% des 6 000 000 d'emplois franciliens évoluaient vers cette pratique, cela économiserait 2 fois 300 000 déplacements /jour.

I. THÈME 5C : SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Dans le dossier du PDUIF le thème de la sécurité routière se présente sous deux aspects :

- Sécurité des usagers des modes actifs, et principalement des cyclistes : il existe une forte demande du public dans ce domaine, à laquelle le projet répond de manière exhaustive par les actions 3/4.2 et 4.1.

Toutefois, la Commission **a noté** que la réalisation et le financement des aménagements projetés dépendent de nombreux responsables qu'il sera difficile de coordonner ; la création de pistes cyclables séparées de la voirie automobile, et surtout la limitation de la vitesse à 30 km/h risquent de rencontrer des oppositions locales à même de contrarier le calendrier à court terme.

- En ce qui concerne la sécurité routière, la Commission **constate** que, si ce thème est sous-jacent dans plusieurs défis au long du dossier d'enquête (partage de la voirie, gestion du trafic, limitation des poids lourds , PDE, PDES,...), le sujet a été traité dans le projet d'action 5.1 de manière très succincte (2 pages contre 8 pour le stationnement), et dans des termes sans originalité : sensibilisation du public, amélioration de la voirie, limitation de la vitesse avec augmentation des contrôles automatiques (« radars »), lesquelles sont des dispositions évidentes. Sur ce plan le projet de PDUIF n'apporte rien par référence aux propositions du « code de la rue », sauf un éclairage sur la multiplicité des responsables de leur mise en œuvre, mettant en évidence les difficultés prévisibles de leur coordination et autorisant à douter de leur efficacité.

S'agissant de mesures concrètes en matière de **sécurité routière**, la Commission **estime que** les actions envisagées après les avoir précisées, devraient être exécutées effectivement avec détermination : elles pourraient, dans un premier temps, être limitées à la réalisation d'un réseau cyclable continu, et le plus possible protégé de la circulation automobile et de « zones 30 » bien affirmées mais localisées au voisinage des seuls équipements à risques : établissements scolaires, pôles d'échanges multimodaux, certains bâtiments publics .

La Commission **retient**, par ailleurs, comme opportune la proposition de la Région de compléter le PDUIF par un rappel de la nécessité d'entretenir et de respecter les aménagements existants et la réglementation.

La Commission **constate** que les propositions en matière de sensibilisation ou d'information, qui sont évidemment nécessaires, semblent relever d'initiatives de l'Etat, leur mise en œuvre étant du ressort des différentes autorités administratives, dont la Région.

Deux roues motorisés : la Commission **retient** que la Région, tout en constatant leur développement, n'entend pas l'encourager, notamment par l'amélioration de l'offre de transport alternative, voire le dissuader par des mesures restrictives en matière de stationnement sur la voirie publique, ceci pour des raisons de sécurité, de pollution et d'encombrement de la voirie.

J. THÈME 5D : NOUVEAUX VÉHICULES

La Commission a évoqué cette problématique lors de chaque entretien mené à l'occasion de cette enquête. Elle en a fait un sous thème de son procès verbal de synthèse et a demandé à la Région Île de France de bien vouloir le traiter dans son mémoire en réponse.

L'un des objectifs fondamentaux du PDUIF vise à réduire la pollution et à se conformer aux attentes de l'Agenda 21. La Commission estime que, dans l'état actuel des techniques et des coûts, en tenant compte de l'horizon défini, la propulsion électrique constitue le moyen le moins hypothétique de ne pas émettre de gaz à effet de serre (GES) en Île de France.

Selon la Commission, il revient à la Région de se poser en incitateur/fédérateur national des différents constructeurs français dans une recherche d'un véhicule de plus en plus hybride et puis totalement nouveau adapté aux dimensions de l'Île-de-France puis aux dimensions de la France.

Il est, cependant, parfaitement clair que ce nouveau type de véhicule ne diminue en rien le nombre de véhicules circulant. Ces nouvelles techniques se doivent d'être associées à l'idée de « non possession » du véhicule et donc de partage du temps d'utilisation.

K. THÈME 6 : ACCESSIBILITÉ

L'accessibilité de l'ensemble de la chaîne de déplacements étant inscrite dans la loi, le PDUIF s'y conforme en rendant peu à peu les réseaux de transports en commun et l'ensemble de la voirie accessibles aux personnes à mobilité réduite (PMR).

Cependant il est bien clairement établi que certaines mises en œuvre seront impossibles à réaliser, notamment au niveau du réseau souterrain qui, par ailleurs, est exclu du principe de mise en accessibilité sous dix ans.

La Commission d'enquête **prend acte** des efforts déjà réalisés dans ce domaine.

L. THÈME 7 : FLUX DE MARCHANDISES

En matière de transport :

Le fret en Île de France représente plus de 1.300.000 tonnes de marchandises par jour, dont 90% prennent la route ; le ferroviaire et le fluvial se partageant par moitié la portion congrue restante...

Le transport routier est polluant, bruyant, « espacivore » et souvent perçu comme une nuisance. Il interfère avec la mobilité des personnes dans un contexte de concurrence pour l'usage de l'espace public et des infrastructures. Il reste cependant un mode souple, rapide et commode du transport des marchandises.

Pour nombre de matériaux et produits, les alternatives que constituent les deux autres modes de transport (fluvial et ferroviaire) apparaissent comme sous-exploitées.

Face à ce constat, le PDUIF propose de rationaliser l'organisation des flux de marchandises, de limiter les nuisances liées à la circulation des poids lourds et des véhicules utilitaires, de favoriser l'usage de la voie d'eau et du train, deux modes de transport qui s'affranchissent de la congestion routière.

➤ **Le transport routier :**

L'ambition consiste à limiter les nuisances liées à la circulation des poids lourds et des véhicules utilitaires. L'organisation de l'activité marchandise en elle-même est du ressort des acteurs privés.

Dès lors, le rôle de la région doit consister à piloter une organisation :

- Qui incitera à l'émergence de bonnes pratiques, notamment l'harmonisation des réglementations de circulation et de livraison,
- Qui favorisera le partage d'expérience, notamment par la mutualisation des moyens de transport et des plateformes logistiques, par le développement des

motorisations ou carburations alternatives pour poids lourds (moteur électrique pour camion de petit tonnage), par des livraisons en périodes creuses...

- Qui activera la réalisation d'aires de stationnement poids lourds.

Ce rôle dévolu à la Région peut effectivement permettre, avec un suivi attentif de toutes les recommandations, une notable amélioration de l'efficacité du transport routier et des conditions de livraison.

Le contournement routier de l'Île de France, plusieurs fois évoqué dans les registres d'enquête, ne trouve pas place dans le PDUIF. Cette idée nous semble être la seule qui permettrait une diminution sensible du trafic routier par détournement du fret de transit, très important dans la région.

➤ **Favoriser la voie d'eau :**

L'autre levier d'action sur la diminution du trafic routier consisterait à **reporter**, autant que faire se peut, **sur les deux autres modes fluvial et ferré, une partie dudit trafic.**

Le PDUIF se limite à préserver l'existant en matière de transport des matériaux de construction ou de déblais de chantiers. On ne trouve aucune proposition nouvelle, notamment en matière de transport de containers.

Pourtant, l'axe Seine Le Havre- Paris, le futur canal Seine – Nord Europe, l'Oise, la Marne et autres multiples canaux rayonnants en Île de France auraient mérité un autre sort dans ce document.

Les orientations d'aménagement des berges en espaces verts protégés et circulations douces prospèrent dans les SCoT et les PLU. Aucune parade n'est ici prévue là où existent cependant des possibilités d'aménagements portuaires au droit de zones industrielles ou de friches industrielles (Ris-Orangis, Nanterre, etc...).

L'aide à la voie d'eau revendiquée par le PDUIF, se résumant à quelques recommandations et « abandon » aux opérateurs privés, reste une action marginale eu égard aux possibilités exceptionnelles qu'offre le bassin de Seine.

➤ **Favoriser le transport de marchandises par voie ferrée :**

Le PDUIF constate l'insuffisance de la capacité des voies et du nombre d'entrepôts embranchés. Pour pouvoir assurer le développement du fret ferroviaire à destination ou en provenance de l'Île de France, la plupart des mesures à prendre relèvent d'acteurs non franciliens ; ces mesures ne sont donc pas inscrites dans les actions du PDUIF.

La responsabilité de la mise en œuvre des actions peu nombreuses qui sont quand même inscrites dans le PDUIF incombe uniquement à RFF.

Autrement dit, comme pour la voie d'eau ci-dessus, l'influence du PDUIF sur l'augmentation du transport de marchandises par le mode ferroviaire restera négligeable.

Pour le traitement du « dernier kilomètre », la Commission d'enquête note que la thématique de l'utilisation du TCSP se limite à « mener les études et expérimentations pour juger de son opportunité... » et observe qu'il n'est pas fait mention des expérimentations déjà réalisées (tram-fret sur les Maréchaux en novembre 2011 par exemple).

En matière de plateformes logistiques :

Créer trois nouvelles plateformes ferroviaires et trois nouvelles plateformes multimodales constitue une action d'importance, remarquable et conforme au défi « 7 » proposé par le PDUIF.

Le PDUIF recommande et laisse aux seuls auteurs des SCoT et des PLU (PADD, règlement, orientations d'aménagement), la responsabilité de préserver les plateformes existantes et pour certaines leur possibilité d'extension, de faciliter la création de sites logistiques urbains, de développer en ville des espaces logistiques performants et innovants, de réutiliser les sites urbains déqualifiés.

Le site portuaire de Dammarie-les-Lys est supprimé au SDRIF en tant que site multimodal de l'armature logistique francilienne ; ce qu'ignore le PDUIF...

Conclusion :

La Commission d'enquête **note** que le sujet du fret recueille plusieurs recommandations et ne comporte aucune prescription.

La Commission d'enquête **pense** que les mesures visant l'amélioration qualitative du transport routier et la création de six nouvelles plateformes logistiques correspondent à l'ambition de la Région de rationaliser l'organisation des flux de marchandises.

L'article 11 de la loi du 3 août 2009 de mise en œuvre du Grenelle de l'environnement souligne le caractère prioritaire du développement de l'usage du transport fluvial et vise notamment l'atteinte d'une part modale du fret non routier et non aérien de 25% en 2022 (aujourd'hui de 10%).

La Commission d'enquête **constate** l'absence d'un objectif chiffré du report modal dans le PDUIF.

La Commission d'enquête **déplore** que les recommandations « à minima » visant à favoriser l'usage de la voie d'eau et du train, ne permettront pas un report significatif du mode routier

vers le fluvial ou / et le ferré, et en tous les cas très en deçà des + 15% imaginés par la loi du 3 août 2009.

Au vu de ce projet, le transport routier gardera sa quote-part dans le fret francilien.

Outre le report modal ici absent, l'autre levier d'action sur ce mode de transport « congestionnant » est celui du trafic « transit », qui représente environ 45% du trafic routier en Île de France.

La Commission d'enquête **regrette** qu'aucune mesure, ne serait-ce que de réserves foncières dans un premier temps, ne soit prise au sujet du détournement de ce « transit » par une voie de contournement de la Région Île de France par l'Est, pourtant imaginée au SDRIF 2007.

Le plan fret se résume à quelques recommandations et à la préservation de l'existant;

La Commission regrette :

- **l'absence totale de mesures permettant le report modal du routier vers le fluvial et le ferroviaire, ce que préconise pourtant l'article 11 de la loi du 3 août 2009 de mise en oeuvre du Grenelle de l'environnement.**
- **et l'oubli de mesures permettant le détournement du trafic « transit » des poids lourds (40% du trafic routier en Île de France).**

M. THÈME 8 : GOUVERNANCE

La Commission constate que **le public**, souvent plus motivé par les questions l'intéressant directement, **est peu intervenu** sur ce thème proprement dit ; il est, cependant, vraisemblable qu'il n'intègre pas totalement la complexité des instances, ni leur façon de fonctionner quoique tous les organismes concernés soient cités.

La Commission **pense que l'exposé du défi 8 est apparue peu explicite** pour quelqu'un de non informé, et qui imagine à priori que les instances devant prendre en charge les problèmes existent déjà, et fonctionnent normalement.

Si la Commission **n'a pas de proposition précise** à faire concernant l'organisation régionale de la mise en œuvre du PDUIF, organisation officielle, tout au plus constate-t-elle que la lecture du dossier donne l'impression **d'une lourdeur certaine** possible dans le fonctionnement : une seule réunion annuelle du comité politique de pilotage, deux réunions annuelles seulement du comité technique... On peut éventuellement craindre un certain **manque de dynamisme** et de rapidité dans les résultats.

La Commission **prend acte** avec intérêt de la place reconnue et de l'importance donnée aux plans locaux de déplacements (PLD), outils privilégiés de déclinaison opérationnelle locale, ainsi que du rôle du STIF sur le plan pratique.

N. THÈME 9 : SYSTÈME D'INFORMATION

La Commission **prend acte** des parties du projet concernant " l'information ", considère que le sujet a été effectivement abordé sous la plupart des formes et des cas qui pouvaient se présenter, remarque avec intérêt le nombre et la précision des éléments qui abordent la problématique, montrant ainsi une prise en compte qui semble correspondre à l'importance récurrente du sujet.

Elle **souhaite que les moyens** qui devront être affectés à la mise en place d'une information cohérente et complète des usagers puissent être suffisants, tant du point de vue financier, que du point de vue règlementaire, et coopératif entre les diverses instances et entreprises concernées.

O. THÈME 10 : ENVIRONNEMENT

La Commission **prend acte de l'intégration** des recommandations de l'Autorité Environnementale concernant l'incitation à la réduction des nuisances sonores, de la pollution et de l'énergie dans le projet de PDUIF.

En revanche, elle ne peut se satisfaire de la réponse de la Région, estimant que la réutilisation du maillage ferroviaire existant reste marginale et réservée à des demandes ponctuelles (Petite et Grande Ceintures, notamment).

Il s'agit, au contraire, d'un postulat de base, en tant que gestionnaire responsable et conscient des enjeux environnementaux, sociaux et économiques du territoire.

La collectivité, l'Etat, ne peuvent faire l'économie d'une réflexion rigoureuse concernant les structures existantes, et veiller, également, à harmoniser selon la loi leurs différents projets (PDUIF/SDRIF/GPE) afin d'éviter toute redondance et dépenses inutiles qui se répercutent, à la fois sur le paysage francilien, le mode de vie de ses habitants et leurs impôts... la lutte contre l'étalement urbain, la maîtrise de la biodiversité et le maintien des continuités écologiques passent **aussi** par la **réutilisation préférentielle des infrastructures existantes**.

Ce parti pris permettrait également de répondre aux critiques formulées lors de l'évaluation du précédent PDUIF, et réitérées maintenant, quant au manque de pragmatisme et de caractère concret à une échelle pertinente, et laissant pour compte la Grande Couronne. Le fret,

insuffisamment développé et prescriptif dans ce projet de PDUIF, pourrait également bénéficier utilement de cette valorisation des infrastructures existantes.

Inscrire le principe de réutilisation systématique des lignes existantes, chaque fois que cela s'avère possible, conforté par des études techniques et économiques plus poussées, devrait pouvoir être clairement énoncé au niveau du PDUIF, permettant, ainsi, une déclinaison plus opérationnelle à l'échelon des plans locaux de déplacements et du fret.

P. THÈME 11 : POINTS PARTICULIERS

La Commission **prend acte** de la prévision du PDUIF, précisant le devenir de certaines opérations spécifiques:

- Sur les lignes de tramway :
 - T1 prolongement vers Val de Fontenay
 - T7 prolongement jusqu'à Juvisy
 - T8 réalisation de la ligne
 - TGO prolongement jusqu'à Achères
- Sur les lignes de métro :
 - Aucune extension ou prolongement à l'horizon 2020
- Sur les lignes RER
 - La mise en œuvre de plans d'actions sur les lignes A, B, C et D et le prolongement vers l'ouest de la ligne E
- Sur la vallée de la Mauldre :
 - De ne pas réintroduire de nouvelles infrastructures routières à l'issue de l'enquête publique
- Sur la Petite Ceinture
 - De se mettre en conformité avec le SDRIF
- Sur la Grande Ceinture
 - De doubler par endroit la ligne, utilisée largement par le fret, pour faire passer les voyageurs
- Sur les enfouissements et couvertures des coupures urbaines
 - De compléter pour signaler la résorption avant 2020 des 2 coupures urbaines, échangeur A14/A86 et RN 10 à Trappes
- Sur le grand Paris
 - D'améliorer la lisibilité du projet
 - De reprendre le phasage en fonction des annonces du 1er Ministre
 - D'intégrer des cartes en fonction du nouveau phasage
- Sur l'Avenue du Parisis, Barreau de Gonesse, TCSP sur RD920, Quadrilatère de Melun
 - De se mettre en conformité avec le SDRIF

Par contre la Commission **constate** que le STIF ne s'engage pas, dans son projet du PDUIF, sur les prolongements de certaines lignes de tramway, de métro, sur le CDG Express, le bouclage de l'A104. Il ne considère pas devoir les inscrire dans le projet au motif qu'ils ne sont pas à l'horizon 2020 malgré, pour certains, les inscriptions au SDRIF.

La Commission **estime** qu'il serait bon que le STIF énumère les projets qui pourraient être, éventuellement, mis à l'étude, sachant qu'il faut quelquefois plusieurs années pour mener à bien des études, sans pour cela certifier qu'ils seront validés et mis en chantier.

Il est peu concevable d'avoir une vue à long terme avec un SDRIF (horizon 2030) et un PDUIF (horizon 2020). Si le PDUIF est validé en début 2014, des études pour des projets au-delà de 2020 doivent d'ores et déjà être programmées.

Il serait pertinent que le STIF s'engage sur les projets prévus au SDRIF à l'horizon 2030 et indique ceux qui sont envisageables ou complètement écartés à moyen terme.

La Région indique souvent, dans son mémoire en réponse, que des demandes d'extension de lignes ne sont pas portées par un maître d'ouvrage. La Commission **pense** que le STIF devra soumettre les demandes à divers maîtres d'ouvrage susceptibles de porter ces demandes.

Q. THÈME 12 : FINANCEMENT

La commission **prend acte** de ce que le projet présenté indique qu'une « forte mobilisation des moyens financiers » sera nécessaire, et des précisions apportées sur les répartitions entre les partenaires .

Le projet - et donc son budget - étant directement lié à la politique régionale, il ne lui appartient pas d'en discuter les choix.

Cependant, elle **remarque** que les chiffres (50M d'euros , et 50+2 M d'euros) affectés à l'amélioration de l'information voyageurs, aux points d'arrêt de bus, aux plans de déplacement, au conseil en mobilité, à la mise à disposition d'un système multimodal de référence, lui paraissent faibles en valeur absolue et en relativité par rapport à des volontés et ambitions affichées dans d'autres parties du dossier.

Il semble de ce fait y avoir une certaine incohérence entre des orientations présentées comme fortes et le peu de moyens qui leur sont alloués, pour des actions considérées, par la Commission, comme positives et nécessaires pour l'environnement.

R. THÈME 13 : GRANDE COURONNE

En complément des thèmes identifiés par la Commission, la Région a souhaité souligner l'importance qu'elle accorde à la question fréquemment soulevée de la **prise en compte des territoires de Grande Couronne** dans les actions du PDUIF.

La Commission **ne peut qu'adhérer** totalement aux propositions de la Région car, effectivement, plusieurs élus ont fait part, sous des formes diverses, de leur sentiment de traitement différencié par rapport au cœur de la métropole.

La Commission **prend acte** d'une démarche positive en faveur d'une homogénéisation des réalisations et investissements sur l'ensemble du territoire francilien.

I.9. COMMENTAIRES DE LA COMMISSION SUR LE DÉFI 9

Bien que non retenu comme thème, la Commission a, cependant, souhaité s'exprimer sur le défi 9 : "**Faire des Franciliens des acteurs responsables de leurs déplacements**".

Les observations sont peu nombreuses, et le plus souvent sous forme de reproches : conducteurs de bus s'arrêtant trop loin des trottoirs, accessibilités insuffisantes, stationnements non respectés ...

Pratiquement en aucun cas, les intervenants ne font intervenir la notion de **leur propre rôle**.

Les choix en matière de déplacements sont l'affaire de tous, et les individus choisissent leur moyen de transport. Les critères communs à tous, les plus importants, relèvent de la praticabilité des transports, de leur confort, de la sécurité, de leur fiabilité.

Des efforts simples permettraient **d'améliorer efficacement l'image** de ces transports en commun et en conséquence l'attractivité de ceux-ci : meilleur entretien du matériel, régularité assurée des horaires et du service, sécurité dans et aux abords des transports. Le constat des carences actuelles met en évidence un manque crucial de moyens en personnes présentes sur les sites. Le « tout internet » n'est pas forcément la solution et ne remplace pas la présence humaine rassurante et nécessaire. Sans remettre en service les « poinçonneurs », la Commission recommande d'entamer une réflexion sur les moyens humains à remettre en place et sur l'optimisation de ce qui existe déjà.

Le "défi" est structuré autour de grands principes, dans l'optique d'alternatives à la voiture particulière :

- développer une information sur l'ensemble des services de mobilité:
- élaborer des plans de déplacements :
- donner une information multimodale accessible à tous

La Commission **pense que les mesures techniques** envisagées, notamment la recherche d'une bonne information et de projets pratiques (Plans de déplacements) vont effectivement dans le sens d'une amélioration de la circulation en région parisienne, et donc de l'amélioration des conditions environnementales.

La mise en place de solutions alternatives à la voiture particulière est reliée à des facteurs importants : aménagement du territoire (proximité travail/domicile, domicile /école ...) , sécurité (de la circulation elle-même, des vélos, abimés, volés ...des personnes quand elles sont isolées) , cas difficiles (intempéries...), peu abordés dans le dossier .

La Commission **regrette**, cependant, que n'ait pas été envisagé les **comportements peu civils** des personnes : piétons traversant hors des passages, quand ce n'est pas à eux , conducteurs ne respectant ni les signalisations ni les feux , vitesse excessive (y compris des transports en commun et des entreprises publiques ...), stationnements dangereux et gênants, vélos sur la chaussée à côté de la piste cyclable ...pour ne citer que les principaux qui, en compliquant les mouvements, participent aux difficultés des déplacements.

La Commission fait remarquer que - les autorités n'assumant pas complètement leur rôle- des travaux nombreux et coûteux sont régulièrement exécutés pour compenser le non respect du code de la route. **Elle pense** qu'il y aurait lieu - outre les inévitables sanctions qui devraient probablement être plus régulières et qui dépendent de la volonté de gouvernance - de **mettre en place une formation/information des conducteurs et des usagers**, pour les amener à une conduite plus douce, plus courtoise, permettant d'établir un flux de circulation "permanent et uniforme " dont l'effet sur la pollution serait très probablement positif.

Cette éducation pourrait être mise en place **dès l'école** pour que les jeunes générations soient formées aux alternatives du « tout voiture » et acquièrent des habitudes de déplacement différentes et plus respectueuses des autres et de l'environnement qu'aujourd'hui.

II. AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Après avoir examiné le dossier, pris en compte les remarques du public, les avis des Personnes Publiques Associées, l'avis de l'Autorité Environnementale, les réponses de la Région et ses propres conclusions relatives aux différents thèmes identifiés relevant notamment une difficulté certaine due à la concomitance des enquêtes SDRIF et PDUIF et une faiblesse évidente des dossiers fret et tourisme, la Commission d'enquête émet à l'unanimité

un **AVIS FAVORABLE**

sur le projet de Plan de Déplacements Urbains de la Région Ile-de-France, tel qu'il ressort du dossier soumis à l'enquête publique du 15 avril au 18 mai 2013.

Cet avis est assorti des RESERVES suivantes :

Réserve n° 1 :

Le Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France doit, réglementairement, être cohérent avec le SDRIF. Les deux documents, ayant été présentés à l'enquête en même temps, il est vraisemblable que des incohérences, légères ou plus conséquentes, apparaîtront après l'approbation du SDRIF.

La mise en cohérence formelle des deux documents constitue une condition à l'avis émis ci-dessus. Par ailleurs, l'information du public sur cette mise en cohérence fait également partie de la réserve.

Réserve n°2 :

Le Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France doit tenir compte de l'ensemble des règlements édictés à ce jour et notamment :

- Les normes de stationnement pour les vélos doivent intégrer les règles de la construction afférentes au stationnement des vélos pour les bâtiments à usage d'habitation et de bureaux (arrêté du 20 février 2012) ;
- Les références à la Surface Hors Œuvre Nette (SHON) doivent être traduites en termes de Surface de Plancher (Ordonnance n° 2011-1539).

Réserve n°3 :

Comme s'y est engagée la Région, la Commission demande expressément l'introduction d'un paragraphe complétant le PDUIF par des éléments sur la mobilité liée au tourisme de loisirs et d'affaires et plus généralement aux visiteurs occasionnels.

Réserve n°4 :

Comme s'y est engagée la Région, la Commission demande expressément d'intégrer le bilan de l'évaluation du PDUIF 2000 et d'actualiser le projet de PDUIF avec les résultats de l'Enquête Générale Transports 2010 (EGT 2010).

En outre, la commission d'enquête formule les RECOMMANDATIONS générales suivantes :

Recommandation n° 1 :

L'établissement et la diffusion d'un document définissant pour chacune des actions prévues son niveau de priorité, les fonds qui lui sont affectés ainsi que leurs éventuelles garanties constituent la première recommandation. L'information du public fait également partie de la recommandation.

Recommandation n° 2 :

La Commission recommande, afin d'éviter que les révisions à venir du PDUIF ne soient trop longues et difficiles, de réaliser chaque année la révision d'un ou deux thèmes ou défis. Le PDUIF, bien qu'alors en révision quasi permanente, permettrait de répondre beaucoup plus finement aux évolutions de la circulation et de la pollution en Île de France. Par ailleurs, la non concomitance des révisions du SDRIF et du PDUIF constitue une priorité absolue.

D'autre part, bien que la loi prévoie l'écriture du PDUIF par le STIF, la Commission recommande une écriture commune entre le STIF et la Région qui permettrait d'intégrer plus facilement les remarques et améliorations proposées par les deux co-auteurs.

Recommandation n° 3 :

La Commission recommande que des études complémentaires soient initiées.

- Dans le cadre d'une réduction des besoins de déplacement, une étude puis une incitation auprès des entreprises sur les possibilités de télétravail autoriserait vraisemblablement une réduction des besoins de déplacements de plusieurs pour cent.
- Une étude sur les possibilités et l'organisation, par des responsables à définir, du gisement de covoiturage aurait également un effet bénéfique sur la circulation en Île de France.
- Enfin, afin de réduire la pollution, une étude sur le transfert de véhicules à propulsion thermique des administrations et des particuliers vers d'autres types de motorisation (électrique, hydrogène, etc...), dans une région où les distances restent compatibles avec ces nouveaux moteurs, permettrait de définir, à un horizon 2025-2030, un nouveau schéma du parc automobile. En concertation avec l'industrie, avec une incitation financière, l'Île de France pourrait devenir le pôle d'excellence des nouveaux véhicules.

Recommandation n° 4 :

Pour chaque action (ou groupe d'actions relevant d'un même défi) définie dans le PDUIF, la Commission recommande que soit créé, s'il n'existe déjà, un organisme de suivi et d'évaluation de sa réalisation disposant d'un pouvoir d'alerte et de proposition. Cet organisme se doit d'être indépendant des rédacteurs du plan.

Recommandation n° 5 :

La Commission, ayant constaté quelques incompréhensions entre la Région et les populations ou élus, recommande de réexaminer et, si nécessaire d'intensifier, ses moyens de communication afin de mieux informer les parties prenantes des dossiers étudiés. Par ailleurs, la Commission recommande la présence de toutes les parties concernées au sein des groupes de réflexion sur chacun des dossiers et cela jusqu'à la conclusion finale.

La commission d'enquête formule enfin les RECOMMANDATIONS techniques suivantes :

Recommandation technique n° 1:

En matière de transports en commun, le tarif unique à la journée pour tout mode de transport n'est pas abordé et semble être un sujet utopique. La ville de Nice et la capitale autrichienne (Vienne et son agglomération), entre autres villes, appliquent ce tarif unique (1€ la journée à Vienne). La Commission recommande une mise à l'étude de ces pratiques tarifaires afin de rendre plus pragmatique la réflexion francilienne sur ce sujet.

Recommandation technique n° 2:

La limitation de la vitesse à 30km/h devant la plupart des ERP (établissements recevant du public) signifie la quasi limitation dans toute la ville. La limitation généralisée n'est pas encore imposée mais est clairement souhaitée. Deux communes (Fontainebleau et Nogent sur Marne] appliquent aujourd'hui la limitation à 30km/h sur tout leur territoire. La Commission recommande d'ores et déjà une étude sur le retour d'expérience dans ces deux communes, une liste exhaustive des mesures envisagées pour faire respecter cette limitation, une analyse concrète des autres moyens à mettre en œuvre pour diminuer « la distance de freinage ».

Recommandation technique n° 3:

En matière de fret, l'article 11 de la loi du 3 août 2009 de mise en œuvre du Grenelle de l'environnement vise notamment l'accroissement de 15% du fret ferroviaire et surtout fluvial au dépens du fret aérien et surtout routier d'ici 2022. La Commission recommande l'élaboration d'un document fixant des objectifs chiffrés, listant les moyens mis en place et démontrant clairement et objectivement leur capacité à atteindre lesdits objectifs.

Recommandation technique n° 4:

En matière de normes maximales de places de stationnement pour les voitures et deux roues motorisés dans les constructions nouvelles à usage de bureaux, la Commission constate que les huit plafonds retenus, parfois très proches, associés à des zonages, apportent une trop grande complexité et recommande de simplifier autant que faire se peut cette prescription.

En matière de stationnement privé, la Commission recommande que les normes prescriptives reprennent une terminologie simple et compréhensible et précisent la méthode de calcul des distances depuis les points d'entrée des stations de transports collectifs (à vol d'oiseau ou cheminement réel).

Recommandation technique n° 5:

La Commission recommande :

- Dans une optique environnementale, territoriale et financière responsable, de prôner la réutilisation d'infrastructures de transport existantes notamment la Grande et Petite Ceinture, et de l'inscrire clairement en postulat de base.
- En ce qui concerne le réseau cyclable :
 - D'insérer au sein de l'action 4.3 le paragraphe suivant : informer les collectivités sur les enjeux des aménagements cyclables.
 - De programmer la maintenance et l'exploitation des aménagements cyclables y compris pour ceux déjà existants.
 - D'ajouter un zoom par département à la carte du réseau cyclable structurant.
 -

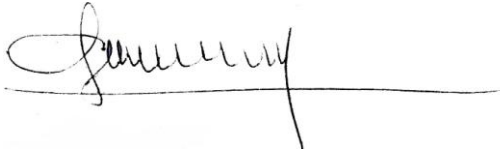
Paris, le 13 septembre 2013

➤ La commission d'enquête :

➤ Pierre Barber :



Georges Michel Brunier :



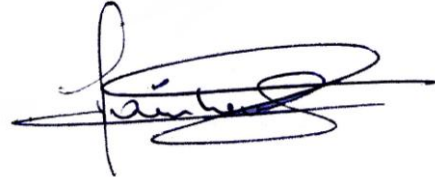
Marie Claire Eustache :



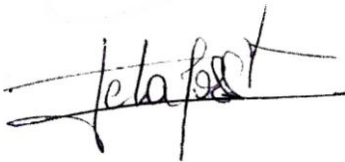
Alain Charliac :




Yves Maënhaut :



Monique Delafosse :



Bernard Panet :



Françoise de Menthon :



Gérard Radigois :



