



**Direction Générale des Services**

Direction des Routes et des Transports

DRT-Sous Direction Politique des Transports  
et des Mobilités-SDPTM

Affaire suivie par : Barbara Vaccarizi  
Poste: 01.39.07.89.57

**2012-CG-2-3739**

**RAPPORT AU CONSEIL GENERAL**

**Séance du vendredi 26 octobre 2012**

**POLITIQUE A03 FACILITER ET SÉCURISER LES DÉPLACEMENTS  
DANS LES PRINCIPES DE LA MOBILITÉ DURABLE**

**AVIS SUR LE PROJET DE PLAN DE DÉPLACEMENTS  
URBAINS D'ILE-DE-FRANCE 2020 (PDUIF)**

Ce rapport propose de donner un avis réservé du Conseil général des Yvelines au projet de nouveau Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France (PDUIF 2020) présenté pour avis aux collectivités franciliennes par le président de la Région Ile-de-France, avant enquête publique.

1/ Contexte et enjeux du PDUIF 2020

Le législateur a confié au Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF) la responsabilité d'élaborer un projet de Plan de Déplacements Urbains déterminant les principes régissant l'organisation des transports de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement, à l'échelle de la Région Ile-de-France (PDUIF).

Le nouveau PDUIF comprend des objectifs chiffrés régionaux de diminution du trafic en voitures et deux-roues motorisés (-2%) et d'augmentation des déplacements en transports collectifs (+20%) et en modes actifs (+10%) de 2010 à 2020. Il se décline en 9 grands défis :

- Défi 1 : construire une ville plus favorable aux déplacements à pied, à vélo et en transports collectifs,
- Défi 2 : rendre les transports collectifs plus attractifs,
- Défi 3 : redonner à la marche de l'importance dans la chaîne des déplacements,

Défi 4 : donner un nouveau souffle à la pratique du vélo,  
Défi 5 : agir sur les conditions d'usage des modes individuels motorisés,  
Défi 6 : rendre accessible l'ensemble de la chaîne de déplacement,  
Défi 7 : rationaliser l'organisation des flux de marchandise et favoriser l'usage de la voie d'eau et du train,  
Défi 8 : construire un nouveau système de gouvernance responsabilisant les acteurs du PDUIF,  
Défi 9 : faire des Franciliens des acteurs responsables de leurs déplacements.

et 34 actions identifiées pour répondre aux besoins de déplacements des franciliens et de transport de marchandises et atteindre les objectifs nationaux (accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, réduction des gaz à effet de serre, des particules fines, du bruit, de l'insécurité routière) sont les principales orientations du document.

## 2/ Articulation entre les différents documents de planification

Le PDUIF se doit d'être compatible avec l'ensemble des documents établis par l'Etat et la Région : Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF), schéma d'ensemble du réseau de transport du Grand Paris, Plan Régional pour la Qualité de l'Air (PRQA), Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie (SRCAE) et le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA). Du fait d'enjeux environnementaux, le PDUIF se doit d'être également compatible avec le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE), même en l'absence de compatibilité formelle.

De même, les documents suivants devront être rendus compatibles avec le PDUIF : schéma de secteur, Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT), Plan Local d'Urbanisme (PLU), Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur (PSMV), Schéma Régional des Infrastructures et des Transports (SRIT) et Plan Local de Déplacements (PLD). Les décisions prises par les autorités chargées de la voirie et de la police de la circulation et du stationnement ayant des effets sur les déplacements devront aussi être rendues compatibles avec le PDUIF et les PLD.

A ce titre, 3 mesures du PDU sont prescriptives :

- priorité aux carrefours pour les lignes structurantes (Tramway, Tzen et Mobilien),
- normes minimales de stationnement vélo sur l'espace public et dans les constructions nouvelles,
- normes maximales de stationnement voiture dans les constructions nouvelles de bâtiments de bureaux.

## 3/ Suite de la procédure d'élaboration du PDUIF 2020

Le Conseil du STIF a décidé le 12 décembre 2007 la mise en révision du PDUIF adopté en décembre 2000 et le 9 février 2011 a adopté le projet de nouveau PDUIF qu'il a transmis au Conseil Régional d'Ile-de-France. Ce dernier a arrêté le projet le 16 février 2012 en tenant compte du décret du 24 août 2011 relatif au schéma d'ensemble du réseau de transport du Grand Paris.

Conformément au code des transports, le Conseil Régional d'Ile-de-France a transmis pour avis ce projet à l'ensemble des collectivités territoriales franciliennes : 8 départements, 1301 communes et 288 groupements de collectivités compétents en matière de déplacement franciliens (262 communes et 46 groupements de collectivités Yvelinois). L'avis sur le projet étant réputé émis si non transmis dans un délai de 6 mois, l'assemblée départementale saisie le 4 mai 2012 doit faire parvenir son avis au Conseil Régional avant le 4 novembre 2012.

Assorti de l'ensemble des avis des personnes publiques consultées, le PDUIF sera ensuite soumis par le Conseil Régional à une enquête publique (annoncée pour le 1<sup>er</sup> semestre 2013) avant transmission pour avis à l'Etat puis approbation définitive par le Conseil Régional du PDUIF éventuellement modifié pour tenir compte des résultats de l'enquête publique.

#### 4/ Un dispositif d'actions insuffisant

Eu égard au bilan mitigé du PDUIF de 2000, pour lequel l'Assemblée départementale avait émis un avis défavorable le 31 mars 2000, l'élaboration d'un nouveau PDUIF est souhaitable.

Si les enjeux affichés au nouveau PDUIF apparaissent globalement consensuels afin de réduire la pollution, améliorer la sécurité routière, garantir l'accès à la mobilité pour tous, assurer l'équité territoriale dans l'accès à la mobilité et améliorer la qualité de vie, le plan d'action proposé pour y parvenir appelle les observations suivantes :

- 1) Le nouveau PDUIF repose sur un état des lieux des pratiques de mobilité datant de plus de dix ans (EGT de 2001) et ne prend pas en compte les résultats de la dernière enquête de 2010 dont les premiers résultats publiés en juillet 2012 font apparaître une forte hausse de la mobilité individuelle (+ 11%) avec une augmentation de la voiture particulière en grande couronne (+7%). On peut regretter que la réalisation de la nouvelle EGT n'ait pas été engagée dès la décision de révision du PDUIF afin de pouvoir disposer de ses résultats.
- 2) Le nouveau PDUIF devrait impérativement s'appuyer sur une vision prospective des déplacements.
- 3) Le nouveau PDUIF ne prend pas en compte de manière satisfaisante la spécificité de la grande couronne caractérisée par une diversité des territoires (urbain et rural) et une offre de transport en commun insuffisante induisant des pratiques de déplacement spécifiques, tel que le soulignent les premiers résultats de l'EGT 2010. Ainsi, il aurait convenu que le PDUIF fixe à l'horizon 2020 des objectifs et moyens de transfert modal territorialisés basés sur une étude préalable des besoins de déplacements par type de territoire.
- 4) Le nouveau PDUIF ne prend pas non plus en compte la vocation des deux opérations d'intérêt national, OIN Seine-Aval et OIN Paris-Saclay, à accueillir des développements résidentiels et économiques importants qui nécessitent de nouveaux investissements en matière d'infrastructures de transport.
- 5) Le nouveau PDUIF ne propose pas de programme d'investissement satisfaisant permettant de résorber les retards accumulés ces vingt dernières années dans les Yvelines en matière d'infrastructures de transport. Il y a urgence à compléter le maillage du réseau ferré pour garantir une attractivité économique et résidentielle pérenne des Yvelines et répondre aux besoins actuels et futurs de déplacements de banlieue à banlieue. Il faut aussi investir sur le réseau routier qui est le support de toutes les mobilités (modes actifs, transports en commun, covoiturage, autopartage, véhicules à énergie propre ...) : la réalisation des aménagements de type déviation permettant de détourner le trafic de transit des agglomérations est dans certains cas le préalable à la pacification de la voirie urbaine et à son partage avec les modes alternatifs à la voiture individuelle.

L'absence des moyens financiers à la hauteur de ces besoins, hypothèque les perspectives d'amélioration des conditions de déplacement ainsi que les possibilités de report modal de la voiture individuelle vers les transports collectifs et les modes actifs. En cela, l'avis de l'assemblée départementale sur le PDU de 2000 reste d'actualité.

- 6) Le nouveau PDUIF ne fixe pas d'objectifs suffisamment ambitieux en matière de lutte contre la congestion routière indispensable pour réduire l'impact environnemental des circulations routières (surémission de gaz à effet de serre, de particules, d'oxydes d'azote), préserver la qualité de l'air et améliorer le cadre de vie et les conditions de déplacements dans les Yvelines. Il est urgent, ne serait-ce qu'à ce titre, de réaliser de nouvelles infrastructures dans le respect des principes du développement durable.

- 7) Le nouveau PDUIF n'apporte pas d'éléments nouveaux permettant de répondre à l'objectif prioritaire de renforcement de l'intermodalité. L'absence de recensement des besoins en matière de gares routières et parcs relais ainsi que de programmation des investissements à l'horizon 2020 ne permet pas de garantir le renforcement de l'armature intermodale nécessaire au succès des déplacements plurimodaux et intermodaux.
- 8) Le nouveau PDUIF rend prioritaire le partage multimodal de la voirie en faveur des modes alternatifs à la voiture individuelle, mais la manière dont le PDUIF entend imposer ce partage de voirie n'est néanmoins pas compatible avec la libre administration des collectivités territoriales, qui induit l'absence de tutelle d'une collectivité sur une autre, et est parfois préjudiciable aux fonctions d'écoulement des trafics de desserte et des transports exceptionnels nécessaires au maintien de l'activité industrielle du département, d'échange et de transit assignées à l'infrastructure routière.

Il est indispensable que ce partage de voirie fasse l'objet d'un examen au cas par cas des solutions d'aménagement de la voirie adaptées aux besoins des modes alternatifs à la voiture et aux capacités de la voirie. Des aménagements ponctuels permettant de faciliter la circulation des bus (couloirs d'approche...) peuvent souvent s'avérer aussi efficaces que des aménagements continus, et moins pénalisants pour la circulation générale. De même, compte tenu du désengagement financier du STIF et de la RIF (75% d'aide au lieu de 100%), les prescriptions en matière de voirie auront un impact sur les finances des collectivités locales dont les marges de manœuvre sont limitées.

- 9) Le nouveau PDUIF fait des préconisations pour la limitation de vitesse sans prévoir la réalisation et le financement des aménagements de voirie induits par cette mesure, faisant ainsi peser sur les détenteurs du pouvoir de la police de la circulation une charge financière nouvelle.
- 10) Le nouveau PDUIF affiche une intention de renforcement de 25% de l'offre de transport en commun sans déclinaison territoriale et précisions sur le calendrier de mise en œuvre et les conditions de financement, notamment pour le fonctionnement (renforts d'offre).
- 11) Le nouveau PDUIF n'apporte pas de réponse pour accompagner les nouvelles pratiques de mobilité notamment dans les zones dépourvues d'offre dense de transport collectif (zones rurales et périurbaines). Les nouvelles mobilités (service de covoiturage, autopartage, véhicule électriques, transport à la demande ...) restent ainsi exclusivement à l'initiative des collectivités locales, sans soutien financier supplémentaire régional permettant leur déploiement.
- 12) Le nouveau PDUIF prescrit des normes pour réserver du stationnement vélo dans les constructions nouvelles accueillant du public (notamment les collèges). Un traitement au cas par cas permettrait de ne pas remettre en cause certaines opérations en cas d'impossibilité technique dans certains contextes urbains denses.
- 13) Le nouveau PDUIF ne mentionne pas le projet Port Seine Métropole alors qu'il est indispensable au développement logistique du territoire francilien et national. Sa desserte ferroviaire est également une exigence absolue tant pour connecter la future plate-forme portuaire d'Achères au futur réseau ferré orienté fret, que pour optimiser la chaîne logistique et maîtriser l'évolution des flux de poids lourds sur le réseau routier départemental.
- 14) Plus globalement, le nouveau PDUIF ne prend pas en compte le « Schéma de Déplacements des Yvelines » (SDY) adopté le 23 mars 2007 par l'assemblée départementale, qui en plus de fixer le cadre de l'action départementale à l'horizon 2020 rappelle ses attentes vis-à-vis de l'Etat et de la Région en matière d'amélioration des infrastructures ferroviaires et routières et d'offre de transport en commun.

- 15) Pour répondre aux attentes des Yvelinoises et Yvelinois et à leurs besoins de déplacement actuels et futurs, il est malgré tout nécessaire de disposer sans tarder d'un Plan de Déplacement mieux adapté au contexte du département des Yvelines et qu'il est donc nécessaire que l'ensemble des collectivités locales coopèrent pour y apporter les indispensables évolutions qui permettront aux usagers de bénéficier de conditions de déplacements améliorées.

En conclusion, le nouveau PDUIF n'apporte pas la garantie que les 34 actions puissent être réalisées, leurs coûts n'étant pas intégralement chiffrés, leur financement insuffisant et leurs clés de répartition imprécises. Les départements sont particulièrement sollicités alors que les financements du STIF et de la Région sont en retrait par rapport à ceux du PDU de 2000 : sur les 34 actions du PDUIF, les départements sont concernés par 25 le STIF par 16, la Région par 11 dont 3 conjointes avec le STIF.

#### 5/ L'avis du Conseil général des Yvelines

La délibération du Conseil Général portant avis sur le projet de PDUIF sera transmise au Conseil Régional qui l'annexera au dossier d'enquête publique. Afin d'interpeller le commissaire enquêteur sur la nécessité que le nouveau PDU apporte des garanties sur l'amélioration significative des conditions générales de déplacement dans les Yvelines à l'horizon 2020, je vous propose d'émettre un avis réservé sur le projet proposé par la Région Ile-de-France et de formuler les demandes suivantes :

- 1) qu'un réel état des lieux des besoins en déplacements territorialisé soit conduit et notamment :
  1. que les résultats bruts de l'Enquête Globale Transport 2010 soient mis à disposition immédiate des collectivités locales ;
  2. que soit rapidement établi un état initial des pratiques de déplacements (à partir de l'EGT 2010) afin de pouvoir suivre régulièrement et objectivement leurs évolutions, et de ce fait mesurer l'impact des actions du PDUIF ;
  3. qu'un exercice prospectif d'évaluation territorialisée des besoins de déplacements à l'horizon 2020 soit réalisé en mettant en évidence les besoins spécifiques aux départements de grande couronne et le développement des OIN afin de déterminer précisément dans quelle mesure l'offre de transports prévue au PDUIF en 2020 sera en capacité de répondre à ces besoins ;
  
- 2) que soit déclaré l'état de grave carence en grande couronne en matière d'infrastructures et de services de mobilité et qu'à ce titre soit ajouté un dixième défi dédié à la grande couronne pour résorber cette situation et comprenant notamment :
  1. une affirmation claire du besoin de rééquilibrage des investissements en matière d'infrastructures et de services de transport en faveur de la grande couronne afin de combler le retard accumulé depuis vingt ans et de réussir à capter le potentiel latent de report modal ;
  2. que cet objectif de rééquilibrage vers la grande couronne soit traduit de manière opérationnel dans les documents de programmation en préparation : schéma régional d'infrastructure et de transport, contrat de projets Etat-Région, programme de modernisation des itinéraires routiers (PDMI), contrat particuliers Région-Département ;
  
- 3) que soient inscrits en réalisation prioritaire les projets jugés, dans le schéma des déplacements des Yvelines adopté le 23 mars 2007, majeurs ou indispensables aux besoins de déplacements des

habitants, à l'aménagement durable du territoire et au développement économique des Yvelines, notamment :

- les nouvelles infrastructures de transports collectifs ferrés :
    - o projet de Tangentielle Ouest entre Cergy-Pontoise et Versailles
    - o projet de Tangentielle Légère Nord (TLN) jusqu'à Sartrouville
    - o projet de prolongement du RER E à l'Ouest (EOLE) : démarrage des travaux dans les Yvelines dès 2013
    - o projet de réseau de transport du Grand Paris Express : notamment la ligne verte dont l'enquête publique doit impérativement être engagée dès 2013
    - o projet de ligne nouvelle Paris-Normandie (LNPN) desservant Mantes et Confluence-Seine-Oise
  
  - les nouvelles infrastructures de transports collectifs en site propre (TCSP) : TZen mentionnés dans le PDUIF et autres TCSP en cours d'études par les collectivités locales :
    - o TZen sur le secteur de Rosny-sur-Seine – Val Fourré- Gare de Mantes-la-Jolie : projet essentiel pour assurer la desserte du futur éco-quartier
    - o TZen Saint-Quentin-en-Yvelines –Magny-les-Hameaux – Massy
    - o TCSP entre les gares de Trappes et La Verrière
    - o TCSP Poissy - Carrières-sous-Poissy via la RD 190
    - o TCSP Mantes- Université
    - o Liaison Versailles-Chantiers – Satory pour la desserte de l'OIN Paris-Saclay
    - o Liaison Pont de Sèvres – Vélizy – Saclay, projet prioritaire pour le développement du pôle d'activités de Vélizy-Villacoublay (43 000 emplois en 2010, nombreux sièges sociaux d'entreprises multinationales)
    - o Liaison Gare de Montigny-le-Bretonneux, la Clé St Pierre à Elancourt
  
  - l'engagement des travaux pour les infrastructures existantes de transports collectifs réclamés dans le Schéma Départemental des Yvelines :
    - o le traitement du « point noir » de Porchefontaine perturbant l'ensemble des circulations en provenance de Paris et du reste des Yvelines
    - o la réalisation d'une troisième voie entre sur le tronçon Plaisir-Grignon et Saint-Cyr l'Ecole
    - o l'amélioration et le prolongement jusqu'à La Verrière de la ligne C du RER
    - o l'amélioration du RER A à l'Ouest de Paris et le maintien d'une desserte capacitaire de Poissy par le RER A
    - o le prolongement de la liaison La Défense / La Verrière jusqu'à Rambouillet
    - o l'augmentation de la capacité des voies sur la ligne de Rambouillet et sur la ligne de Dreux
  
  - l'engagement de travaux d'ici 2020 d'infrastructures routières ayant vocation à accueillir une circulation de transit et délestant ainsi les centres urbains afin de permettre la réelle mise en œuvre des actions visant à « pacifier » la voirie et résorber les principales coupures urbaines :
    - o bouclage de la Francilienne à l'Ouest (A104) entre Cergy-Pontoise et Saint-Quentin-en-Yvelines et aménagement de la capacité de l'autoroute A13 (Orgeval-Rocquencourt)
    - o aménagement de la capacité de la RN 12 (Plaisir - Saint-Cyr-l'Ecole)
    - o aménagement de la RN10 entre Trappes et les Essarts-le-Roi
    - o aménagement de la RN10 en déviation de Rambouillet
    - o réalisation d'un nouvel échangeur sur A86 à Vélizy
- 4) qu'afin de lutter contre la congestion routière et faciliter la circulation des transports publics routiers :

1. il soit mis en œuvre, dans les meilleurs délais, des voies de circulation dédiées aux bus sur les autoroutes A12 et A13, ainsi que l'élaboration d'un programme visant à faciliter la circulation des transports collectifs dans le cadre du contrat de projet particulier Région-Département
  2. il soit examiné au cas par cas les solutions visant à prioriser la circulation des transports collectifs routiers (aménagement de la voirie, système de priorité aux bus, réalisation de site propre...) afin de respecter les fonctions d'écoulement des trafics de desserte, d'échange et de transit assignées à l'infrastructure routière
  3. il soit engagé des actions pour la mise à niveau de l'information routière en temps réel sur les réseaux magistral et départemental et plus spécifiquement sur certaines portions autoroutières yvelinoises très circulées non équipées (RN 12)
  4. que le partage multimodal de la voirie soit conditionné au maintien de la performance globale de l'infrastructure
- 5) qu'afin d'encourager positivement le report modal :
1. le PDUIF renforce significativement l'armature intermodale du système de transport (parcs relais, pôles d'échanges multimodaux, stationnements sécurisés vélos...) et rappelle la responsabilité première de l'autorité organisatrice des transports en la matière
  2. une étude au cas par cas de la réservation d'espace de stationnement vélo dans les constructions nouvelles accueillant du public (notamment les collèges), les normes prescriptives proposées par le PDUIF pouvant dans certains contextes urbains denses rendre impossible certaines opérations et aller à l'inverse de l'objectif recherché
  3. que le PDUIF accompagne financièrement les collectivités pour concevoir, réaliser et maintenir des nouveaux services de mobilité, tels que le transport à la demande et le covoiturage dans les zones dépourvues d'offre de transport collectif satisfaisant aux besoins de déplacements
- 6) que les renforts d'offre de transport en commun annoncés soit territorialisés et que soit précisé leur calendrier de mise en œuvre et leurs conditions de financement.

\*\*\*\*\*

Afin que l'ensemble des observations du Conseil général des Yvelines puisse être porté à la connaissance des Yvelinois, du commissaire enquêteur et de l'Assemblée Régionale, je vous propose d'annexer à la délibération une note détaillée exprimant les positions précises du Département des Yvelines sur le contenu du PDUIF.

*Si cette proposition vous agréé, je vous propose d'adopter les termes de la délibération ci-jointe et de son annexe :*