



Avis d'Ile de France Environnement sur le Plan de Déplacements Urbains d'Ile de France

(Enquête publique du 15 avril au 18 mai)

Ile de France Environnement (IDFE), union régionale de 380 associations de protection de l'environnement et de la nature, forte de 45 000 adhérents environ, donne ci-dessous un avis représentant la synthèse de ce que souhaitent ses associations adhérentes.

Le plan de déplacements urbains 2013 de la région Ile de France est constitué de quatre fascicules totalisant 524 pages auxquelles il faut ajouter les 126 pages de l'avis des personnes publiques. Dans ses observations de 2011, envoyées au Conseil Régional, IDFE déplorait l'absence d'un résumé non technique du plan et de ses annexes, la nouvelle mouture 2013 exceptée le rapport environnemental n'en a toujours pas. Dans cette période fort chargée en Schémas (SDRIF, SRCAE, SRCE...) et Plans (PPA, PPRDF, PCET, PDU...) tous accumulant des masses de documents fort intéressants, il est presque impossible à un réseau associatif même de la taille d'IDFE d'en venir à bout.

Il est aussi anormal que le PDU 2013 ne s'appuie pas sur la nouvelle Enquête Globale de Transports 2010 publiée en 2012. Venant 10 ans après la précédente, elle cerne beaucoup mieux les besoins des Franciliens.

- 1- Le PDUIF 2013 fait suite au PDU 2011 élaboré la Région et à celui de 2000 de l'Etat puis repris par la Région. Il aurait été fort intéressant qu'un bilan exhaustif du plan 2000 apparaisse en introduction du second. Ce bilan fournissait un socle de réflexion pour la nouvelle réflexion. Une synthèse de ce bilan devrait pouvoir être adjointe au nouveau plan.
- 2- Le PDUIF 2013 est étroitement lié au Schéma directeur de la Région (SDRIF) élaboré en 2013. Le PDUIF 2013 est aussi confronté aux hypothèses de développement annoncées dans la Loi du Grand Paris.
- 3- La présentation du plan sous la forme de neuf défis à relever et des actions à mener, a un but didactique intéressant. Il permet de mieux faire passer les messages à la

population francilienne. La synthèse du PDUIF en 4 ou 5 pages est nécessaire pour fixer les objectifs et les actions à mettre en œuvre pour les tenir, mais elle doit être plus facilement accessible qu'à présent.

- 4- IDFE souhaite que la qualité de vie et le bien-être des Franciliens s'améliorent fortement dans la décennie à venir. Améliorer les déplacements via les transports est un des moyens. Toutefois, cette approche est complexe et multiparamétrique. Par exemple, la construction d'une autoroute urbaine large et des parkings adaptés en centre-ville va réduire le temps de parcours logement-travail et donc diminuer la fatigue et l'anxiété du conducteur ; en revanche, cet afflux de déplacement routier va accroître très sensiblement les bruits au voisinage et la pollution de l'air. Tout ceci impactera les habitants de la région, les proches comme les lointains. Cet exemple pris à dessein afin de montrer qu'une solution peu onéreuse, la route, impactera fortement la vie des habitants tandis qu'une solution plus onéreuse, le prolongement d'une ligne de métro ou la création d'un tramway, contribuera à améliorer la vie des Franciliens. C'est donc sur le report modal qu'il faut faire porter les efforts du plan.
- 5- Les chiffres clés du transport terrestre publiés en mars 2012 par le ministère sont particulièrement préoccupants. Tant sur la France entière que dans notre région, la répartition modale du transport terrestre fait apparaître une domination écrasante de la voiture particulière. Si on peut admettre que les déplacements automobiles soient une quasi nécessité pour les quatre départements de la grande couronne, ces déplacements doivent être impérativement limités dans les quatre autres départements. Depuis 10 ans, les transports collectifs tous types croissent de 1,8 % l'an, le mode ferré tous types de 1,75 %, le métro de 1,6 % et celui du tram a quasiment triplé alors que les déplacements en bus baissent sensiblement à Paris (7,4%) et modérément en petite et grande couronne (1,4 %). Ces chiffres montrent, néanmoins, une tendance à un basculement des déplacements vers le mode collectif puisque leurs croissances sont supérieures à ceux de la population. Ainsi, le PDUIF doit encore amplifier cette tendance.
- 6- Le PDUIF 2013 est en harmonie avec le plan de mobilisation de la région pour les transports voté en 2009 (défi n°2). La modernisation du réseau existant est une priorité majeure, la création d'autres réseaux souterrains serait une fuite en avant qui mettrait de côté l'amélioration indispensable du réseau en place (prolongation de lignes, modernisation des structures, amélioration de la vitesse...). Le réseau de tramway dense en première couronne, éliminé par la voiture dans les années 1935, doit être ressuscité rapidement.
- 7- Les besoins de déplacements des Franciliens sont très importants mais ils ne sont plus liés majoritairement aux déplacements logement-travail (41 % pour travail, études et affaires professionnelles) contre 39 % pour les achats et les affaires personnelles et 20 % pour les loisirs (source PDUIF 2013). Ce comportement est lié massivement aux développements de zones de chalandises extérieures aux villes (hypermarchés, zones

de loisirs-achats), à la diminution importante des commerces de proximité. A une époque où les énergies fossiles se raréfient tout en ayant un prix qui ne pourra que croître, un mode de développement urbain basé sur des sources d'approvisionnements à l'extérieur des villes devient un contre-sens terrible.

- 8- L'enquête globale transport 2010 (EGT), publiée en 2012, montre que 10,6 millions de Franciliens de 5 ans et plus réalisent 41 millions de déplacements par jour, soit 17 % de plus qu'en 2001. 80 % de ces déplacements sont intra-départementaux, 50 % intra communaux et les deux tiers de ces déplacements se font sur moins de trois kilomètres. Les déplacements individuels motorisés sont à égalité avec la marche (16 millions) et le double encore des transports collectifs (8,3 millions) qui progressent notablement de 20 % depuis 2001. Cette enquête, qui n'a pas été prise en compte dans la Loi du Grand Paris, le SDRIF et le PDU 2013, montre bien que la priorité de l'aménagement devrait se faire à l'intérieur des départements et des communes, et non via un Grand Paris Express (GPE).
- 9- Les besoins de déplacements globaux tendent à se ralentir et l'hypothèse d'une augmentation de 7 % à l'horizon 2020 est plausible. Nous rappelons à nouveau que les hypothèses de croissance démographique sont sensiblement différentes entre l'INSEE et le projet Grand Paris. La prévision de croissance de 2 % des déplacements automobiles devient insupportable en raison des bruits et de la pollution de l'air générés par ce mode de transport. En 2020, les progrès prévisibles des motorisations (moindre consommation, meilleure carburation, moteurs électriques...) ne permettront pas d'améliorer significativement ces deux points extrêmement noirs. Dans le même esprit, les déplacements en deux-roues motorisés, extrêmement polluants et bruyants, croissent très rapidement. Or, la pollution de l'air et le bruit de ces engins remplaceront allègrement les gains obtenus sur les voitures. Leurs stationnements sur les trottoirs deviennent aussi particulièrement préoccupants (voir le boulevard du Montparnasse).
- 10- L'expérience Zapa (zone d'actions prioritaires pour l'air) a été abandonnée avant même d'avoir été testée en raison de pressions socio-économiques peu soucieuses de la santé des personnes ni de l'environnement. Il est indispensable d'améliorer la qualité de l'air du cœur de notre agglomération. Une proposition d'IDFE que la Région IDF pourrait soutenir est de remplacer le plus vite possible les bus diesel de la RATP par des bus roulant au Gaz Naturel pour Véhicule (GNV). Sans même changer les autobus, remplacer les moteurs actuels par des moteurs au GNV permettrait d'attendre la mise au point de système à propulsion électrique fiable et moins onéreux. Il est rappelé que la solution des autobus hybrides diesel-électriques n'améliorera pas sensiblement la qualité de l'air. A cette mesure simple, la Région pourrait aussi demander aux compagnies de transports privés fret et passagers de s'équiper aussi avec des moteurs GNV.

- 11- IDFE est extrêmement favorable au développement des transports collectifs : autobus, tramways, tram-trains, métros, RER, Transiliens, cars privés...il rappelle que ce développement doit être mené à marche forcée afin de faciliter le report modal. Cette démarche est toutefois à moduler selon la densité de population du territoire considéré. Ainsi, dans les zones périurbaines peu denses de la grande couronne, le taux de report modal réalisable est limité, la relative faiblesse de la clientèle ne permettant pas, économiquement, de fournir une qualité de service avec les transports collectifs capable de concurrencer le service de déplacement porte-à-porte que procure l'automobile. C'est aussi pourquoi s'engager dans le réseau Grand Paris Express hors la petite couronne serait non seulement une erreur stratégique mais créerait aussi un gouffre financier. Dans les zones à faible densité démographique, le développement du transport à la demande est une alternative à étudier ; dans ce domaine, l'utilisation des nouvelles techniques de l'information et des réseaux devrait permettre d'aboutir à des solutions novatrices.
- 12- Le développement des modes de déplacement non motorisé : marche et vélo doit à côté de celui des transports en commun être la priorité. Le développement du vélo doit devenir prioritaire au regard de l'EGT 2010 qui montre que deux tiers des déplacements franciliens se font sur moins de 5 km, distance idéale pour le vélo. Le développement de l'utilisation du vélo doit se faire de deux manières : soit par la création d'aménagements cyclables protégés des véhicules motorisés sans pour autant menacer les piétons, soit par l'accroissement des zones 30 et des zones de rencontre qui permettent la cohabitation de tous les modes de transports sans aménagement propre au vélo. IDFE rappelle que la marche à pied est un des éléments importants de la santé de l'homme...30 minutes de marche à pied à un bon rythme est la recommandation la plus importante des chercheurs et médecins à la fois pour le cœur mais aussi le poids des Franciliens. Il est, néanmoins, indispensable que les déplacements des piétons soient à la fois protégés des véhicules à moteur mais aussi des cyclistes qui ont tendance à rouler sur les trottoirs quand ils ne disposent pas d'espace adapté sur la chaussée.
- La zone périurbaine, qui comprend encore un espace rural riche en chemins publics, souvent laissés à l'abandon voire escamotés, a un potentiel important de développement des déplacements à vélo, du fait de la proximité des divers centres de vie sur ce territoire. Il suffit, pour l'essentiel, d'y aménager les chemins existants pour en faire des pistes cyclables adéquates. L'exemple type est le plateau de Saclay.
- 13- Les dispositifs facilitant les déplacements des Personnes à Mobilité Réduite doivent eux aussi faire l'objet d'une mise à niveau rapide et robuste quelque soient le type d'atteinte frappant ces personnes.
- 14- Le transport de fret doit se faire le plus possible par des moyens (fluvial et ferroviaire) autres que les véhicules motorisés, c'est-à-dire prendre totalement le contre-pied de la situation actuelle où 88,87 % est dévolu aux camions contre 8,76 % à la voie ferrée et 2,35 % au fluvial (source SOeS, comptes transports 2010). La part du transport

routier monte continuellement depuis de nombreuses années aux dépens du mode ferré, le fluvial progressant de manière infinitésimale. Il est inadmissible que le fret ferroviaire ait été bradé volontairement et totalement à la route. L'arrivée en masse de conteneurs de 20 tonnes ou plus dans les ports français, essentiellement Le Havre, par hyper cargo (> un million de tonnes) nécessitera leur ventilation par la voie fluviale et par la voie ferrée. Or, la tendance actuelle avec l'autorisation récente des camions de 44 tonnes tourne totalement le dos à cette nécessité environnementale. La sauvegarde des plates-formes ferroviaires de fret en IDF est une priorité pas suffisamment mise en œuvre, la SNCF et RFF bradant leurs terrains. Hormis ces points, la desserte des commerces et grands marchés de centre-ville doit se faire prioritairement par des gros camions plutôt que par des camionnettes dont la multiplication augmentera le bruit et la pollution de l'air.

- 15- L'accroissement des pathologies des Franciliens liées aux bruits, à la pollution de l'air, à l'absence de lieux de nature suffisamment proches, au stress des déplacements... est extrêmement préoccupant et soucie grandement les associations de protection de l'environnement.
- 16- Le financement des moyens à mettre en œuvre pour l'amélioration des transports existants est prévu par le plan de mobilisation régional. Néanmoins, le financement des aménagements cyclables semble peu clair et le rôle des départements itou. Au vu de ce qui s'est passé au niveau départemental pour le précédent PDU, il serait bon que chacun des huit départements franciliens se fixe des objectifs en ce domaine qui soient coordonnés par la Région francilienne.
L'intervention, non prévue dans le PDUIF soumis à l'enquête, d'une autorité coordinatrice de niveau régional s'avère particulièrement indispensable pour la réalisation d'un réseau de pistes cyclables cohérent dans les territoires à cheval sur plusieurs départements (plateau de Saclay).
- 17- Le PDUIF est par essence une démarche participative. Le suivi du PDUIF et sa gouvernance méritent une grande attention et doivent être de ce point de vue exemplaire. Le projet actuel consacre au contraire plusieurs régressions. L'absence des associations environnementales et d'usagers des transports dans les comités d'élaboration des PLD et de suivi va même à l'encontre des lois Grenelle I et II. La création d'un observatoire de la mobilité en Ile de France est une bonne chose mais il est nécessaire que les corps intermédiaires : associations des usagers des transports et associations environnementales, y soient clairement représentées.
- 18- Dans cet esprit, il apparaît comme une nécessité que les mesures prescriptives pour mettre en œuvre le PDUIF soient préparées conjointement par la Région (STIF), l'Etat, les collectivités territoriales et les associations environnementales.

Conclusion

Le PDUIF proposé par notre région est un élément de progrès mais ses objectifs sont encore trop mièvres en termes de report modal. Si les objectifs de développement des transports collectifs et des modes de déplacements alternatifs sont forts, la réduction du trafic automobile de 2 % à l'horizon 2020 témoigne d'une grande inquiétude sur les résistances au changement. Cette prévision ne tient pas compte de la réduction du trafic automobile observée sur la période 2000-2010. Les associations de protection de l'environnement souhaitent que tant que des progrès notables sur le plan de l'impact environnemental des véhicules motorisés (2, 4 et plus de roues) n'ont pas été réalisés, leur usage en ville dense soit limité aux moins polluants. Enfin, il est impératif que les voies offertes aux associations pour participer à la préparation et au suivi de l'exécution du PDUIF soient résolument ouvertes.