DEPARTEMENT DE PARIS

Secrétariat Général de la Ville de Paris
Délégation générale à Paris Métropole et aux Coopérations interterritoriales

2012 SG 4G Avis du Conseil de Paris sur le projet de Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France

PROJET DE DELIBERATION
EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs,

Le Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France est un document stratégique qui planifie et programme l'organisation des transports de personnes et de marchandises au niveau régional. Selon l'article L1214-2 du Code des transports, il doit notamment assurer un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et la protection de l'environnement et de la santé. Il permet également de coordonner les différentes politiques pour tous les modes de déplacements individuels et collectifs en Île-de-France : transports en commun, voitures particulières, deux-roues motorisés, vélos, marche à pied, ainsi que les politiques de stationnement et d'exploitation routière. Le PDUIF constitue ainsi à l'échéance 2020 un cadre d'action destiné à tous les acteurs franciliens de la mobilité, quelle que soit l'échelle de leurs décisions, afin de les aider à faire des choix réalisables financièrement, cohérents territorialement et dans le temps.

Le premier PDUIF, élaboré en 2000 par l'État, a constitué un document fondateur de la politique des déplacements régionaux marquant une rupture avec le « tout automobile ». Toutefois, dans le cadre de la loi Libertés et Responsabilités locales de 2004 décentralisant le PDUIF au niveau du STIF d'une part (évaluation, élaboration, concertation) et de la Région d'autre part (arrêt, consultation des personnes publiques associées, enquête publique, approbation), le STIF a dressé un bilan contrasté du PDUIF de 2000 conduisant en 2007 à enclencher une procédure de révision. En effet, seulement près de la moitié des actions inscrites dans ce premier plan avaient été initiées. Si l'usage des transports en commun s'est considérablement développé, celui de la voiture particulière a poursuivi une progression importante de l'ordre de + 0,3% par an entre 2000 et 2007 au niveau régional même s'il diminuait fortement à Paris sur la même période. Ce bilan mitigé a aussi mis en lumière les difficultés rencontrées par les différents acteurs pour mettre en œuvre des mesures auxquelles ils n'ont pas été suffisamment associés en amont.

En charge de l'élaboration du nouveau document, le STIF a organisé la révision en deux grandes phases. La première, précisant les éléments de diagnostic, s'est déroulée de septembre 2008 à juin 2009. Elle a débouché sur l'identification de neuf défis, les sept premiers concernant les conditions de déplacement et les deux derniers les comportements :

1. Construire une ville plus favorable à l'usage des transports collectifs, de la marche et du vélo ;

2. Rendre les transports collectifs plus attractifs ;

3. Redonner à la marche de l'importance dans la chaîne de déplacement ;

4. Donner un nouveau souffle à la pratique du vélo ;

5. Agir sur les conditions d'usage des modes individuels motorisés ;

6. Rendre accessible l'ensemble de la chaîne de déplacement ;

7. Rationaliser l'organisation des flux de marchandises et favoriser le transport ferroviaire et fluvial ;

8. Construire un système de gouvernance responsabilisant les acteurs ;

9. Faire des Franciliens des acteurs responsables de leurs déplacements.

La seconde phase, de septembre 2009 à fin 2010, a permis de définir les actions à mettre en œuvre. Celles-ci sont présentées sous forme de fiche action dans le chapitre 3 du PDUIF avec pour chacune d'entre elles : les objectifs de réalisation, les responsables et modalités de mise en œuvre, les éléments de coût, et les financeurs. Au total, le PDUIF comporte 34 actions répondant aux neuf défis précités :

Défi	Réf. PDUIF	
1	1.1	Agir à l'échelle locale pour une ville plus favorable à l'usage des modes alternatifs à la voiture
2	2.1	Un réseau ferroviaire renforcé et plus performant
	2.2	Un métro modernisé et étendu
	2.3	Tramway et Tzen : une offre de transport structurante
	2.4	Un réseau de bus plus attractif et mieux hiérarchisé
	2.5	Aménager des pôles d'échanges multimodaux de qualité
	2.6	Améliorer l'information des voyageurs dans les transports collectifs
	2.7	Faciliter l'achat des titres de transport
	2.8	Faire profiter les usagers occasionnels du passe sans contact Navigo
	2.9	Améliorer les conditions de circulation des taxis et faciliter leur usage
3 et 4	3/4.1	Pacifier la voirie
	3/4.2	Résorber les principales coupures urbaines
	3.1	Aménager la rue pour le piéton
	4.1	Rendre la voirie cyclable
	4.2	Favoriser le stationnement des vélos
	4.3	Favoriser et promouvoir la pratique du vélo auprès de tous les publics
5	5.1	Atteindre un objectif ambitieux de sécurité routière
	5.2	Mettre en œuvre des politiques de stationnement public au service d'une mobilité durable
	5.3	
	5.4	Encadrer le stationnement privé
	5.5	Optimiser l'exploitation routière pour limiter la congestion
	5.6	Encourager et développer la pratique du covoiturage
		Encourager l'autopartage
6	6.1	Rendre la voirie accessible
	6.2	Rendre les transports collectifs accessibles
7	7.1	Préserver et développer des sites à vocation logistique
	7.2	Favoriser l'usage de la voie d'eau
	7.3	Améliorer l'offre de transport ferroviaire
	7.4	Contribuer à une meilleure efficacité du transport routier et optimiser les livraisons
	7.5	Améliorer les performances environnementales du transport de marchandises
9	9.1	Développer les plans de déplacements d'entreprises et d'administration
	9.2	Développer les plans de déplacements d'établissements scolaires
	9.3	Donner une information complète, multimodale, accessible à tous
Autres	ENV1	Accompagner le développement de nouveaux véhicules
	ENV2	Réduire les nuisances sonores liées aux transports

La très grande majorité de ces actions constitue des recommandations adressées aux différents acteurs de la mobilité. Toutefois, quatre d'entre elles ont un caractère prescriptif et s'imposent aux documents d'urbanisme et aux décisions prises par les autorités chargées de la police de la circulation et du stationnement ainsi qu'aux actes relatifs à la gestion du domaine public routier :

- L'action 2.3. (p. 83 du PDUIF) visant à la création de lignes de tramways et de T Zen et l'action 2.4 (p. 89) visant à rendre le réseau de bus plus attractif prévoient que les gestionnaires de voirie doivent assurer la priorité aux carrefours pour les lignes de tramway, de T Zen, les lignes Express et les lignes Mobilien ;

- L'action 4.2.2. (p. 117) prévoit la réservation d'une proportion minimale de places de stationnement sur la voirie pour les vélos ;

- L’action 4.2.3. (p. 118) prévoit des normes minimales de réalisation de places de stationnement pour les vélos dans les constructions nouvelles. Ces normes devront être traduites dans les PLU ;

- L’action 5.3. (pp. 132 à 134) prévoit des normes maximales de réalisation de places de stationnement pour les voitures dans les constructions nouvelles à usage de bureaux. Ces normes devront être traduites dans les PLU.

Au total, les 34 actions conjuguées doivent permettre dans un contexte de croissance globale des déplacements de 7 % entre 2010 et 2020 :

- Une croissance de 20 % du nombre de déplacements en transports en commun (soit une évolution de la part des déplacements en transports en commun passant de 21% à 24%) ;

- Une croissance de 10 % du nombre de déplacements en vélos et marche à pied (soit une évolution de la part des déplacements à vélo de 2% à 3% et une évolution de la part des déplacements à pied de 43% à 44%) ;

- Une baisse de 2 % du nombre de déplacements en voiture et deux-roues motorisés (soit une évolution de la part des déplacements en voiture de 32% à 28%).

Le PDUIF comprend en outre :

- Une « annexe accessibilité » faisant état des orientations et des mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre afin d'améliorer l'accessibilité de la voirie et des réseaux de transports publics aux personnes handicapées et à mobilité réduite, ainsi que le calendrier de réalisation correspondant ;

- Une « évaluation stratégique environnementale » portant sur dix enjeux principaux (émissions de gaz à effet de serre, qualité de l’air, bruit et santé, aménagement du territoire et espaces ouverts, biodiversité, patrimoine, cadre de vie, gestion des déchets et matériaux, gestion des risques, ressource en eau).

La parution du décret n° 2011-1011 du 24 août 2011 portant approbation du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris a eu lieu *a posteriori* du vote du projet de PDUIF par le conseil d’administration du STIF. Afin de prendre en compte le projet Grand Paris Express, un travail partenarial a été mené à l’initiative du Préfet de Région avec les services de l’Etat et du STIF. Ainsi, ces éléments d’actualisation, officiellement validés par l’Etat, ont été intégrés dans le projet de PDUIF arrêté par le Conseil Régional le 16 février 2012.

Conformément aux articles L1214-10 et L1214-11 du Code des transports, les prescriptions du PDUIF devront par ailleurs être compatibles avec les orientations du Schéma Régional Climat Air Énergie et du Schéma Directeur de la Région Île-de-France. La révision de ce dernier doit aboutir avant le 31 décembre 2013 conformément à la loi n° 2011-665 du 15 juin 2011. Cette nouvelle révision, dont le calendrier prévisionnel est proche de celui de la révision du PDUIF, permet d’envisager une approbation définitive du PDUIF par le Conseil Régional dans les mêmes temporalités que l’approbation du SDRIF révisé, c’est-à-dire fin 2013. En tout état de cause, l’approbation du nouveau PDUIF ne pourra se faire qu’après l’approbation du SDRIF révisé ; le PDUIF devant au moment de son approbation être compatible avec le SDRIF en vigueur.

Le PDUIF a aussi une incidence au niveau local. En effet, les décisions que la ville prendra en matière de voirie et de police de la circulation devront elles aussi être compatibles avec le PDUIF dès son approbation. Le plan local d’urbanisme de Paris et les Plans de Sauvegarde et de Mise en Valeur du Marais et du 7ème arrondissement devront également être rendus compatibles avec le PDUIF et ce dans un délai maximum de trois ans à compter de son approbation.

A ce stade de la procédure, le Président du Conseil Régional d'Île-de-France demande à notre assemblée, par courrier du 4 mai 2012, de bien vouloir lui transmettre d'ici le 4 novembre 2012 un avis sur le projet de PDUIF arrêté par le Conseil Régional à sa séance du 16 février 2012 conformément à l'article 28-3 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs.

Je propose à votre assemblée de formuler un avis favorable sur ce document assorti de recommandations qui font l'objet d'une annexe à la présente délibération. Des recommandations à caractère général suivies de propositions plus spécifiques portant sur les mesures prescriptives et d'observations complémentaires y sont formulées.

Les recommandations générales sont les suivantes :

- Le PDUIF doit tout d'abord actualiser les données sur lesquelles il s'appuie. En effet, les résultats de l'enquête globale transport 2010-2011 publiés en juillet dernier éclaire d'un angle nouveau les politiques de déplacements menées ces dernières années à Paris et en Ile-de-France.

- Le rythme de révision du PDUIF n'a pas permis d'intégrer de façon suffisamment dynamique les enjeux liés à la dégradation de la qualité de l'air et les normes européennes de plus en plus exigeantes. Il semble indispensable que le PDUIF affiche des objectifs ambitieux en la matière pour répondre aux enjeux de santé publique. C'est pourquoi la remise à plat du dispositif ZAPA associée à la mise en œuvre d'un panel de solutions alternatives et innovantes doivent trouver leur place dans ce document ;

- Le développement des transports en commun est tout aussi essentiel et il est nécessaire que le PDUIF s'inscrive dans une stratégie de long terme en cohérence avec le SDRIF et intègre tous les projets majeurs à réaliser ou étudier d'ici 2020 comme le prolongement de la ligne 10 ou le doublement du tunnel Châtelet – Gare du Nord.

S'agissant des mesures prescriptives qui portent notamment sur les normes de stationnement à transposer dans les PLU, l'avis qui vous est proposé intègre différentes recommandations pour garantir leur mise en œuvre dans un cadre juridique sécurisé.

Enfin, différentes observations et propositions sont formulées concernant par exemple le déploiement des supports multimodaux pour l'information des voyageurs et la tarification, l'augmentation de l'amplitude horaire des métros automatiques et RER, ou encore l'accessibilité du réseau de métro.

Je demande donc à votre assemblée en qualité de Conseil de Paris siégeant en formation de Conseil Général de bien vouloir :

− approuver l'avis sur le projet de PDUIF et les recommandations associées tels que exposés en annexe à la présente délibération ;

− m'autoriser à transmettre en votre nom cet avis au Président de la Région Île-de-France qui le joindra au dossier d'enquête publique sur le PDUIF dont l'ouverture est programmée pour le premier trimestre 2013 concomitamment avec celle prévue pour le SDRIF.

Je vous prie, Mesdames et Messieurs, de bien vouloir délibérer.

Le Président du Conseil de Paris,
siégeant en formation de Conseil Général

2012 SG 4G Avis du Conseil de Paris sur le projet de Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France

Le Conseil de Paris,
siégeant en formation de Conseil Général

Vu le Code général des collectivités territoriales ;

Vu le Code des transports et notamment ses articles L1214-24 et suivants ;

Vu le Code de l'urbanisme ;

Vu le Code de l'environnement ;

Vu la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs ;

Vu la loi n°96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie ;

Vu la loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains ;

Vu la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales ;

Vu la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris ;

Vu la loi n°2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement ;

Vu le décret n°2011-1011 du 24 août 2011 portant approbation du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris ;

Vu le Plan Local d'Urbanisme de Paris entré en vigueur le 1er septembre 2006, et ses modifications, mises en compatibilité, révisions simplifiées et mises à jour intervenues depuis cette date ;

Vu la délibération n° 2011/0031 du 9 février 2011 du Conseil d'administration du Syndicat des Transports d'Île-de-France relative à la présentation du projet de PDUIF ;

Vu la délibération n° CR 20-12 du 16 février du Conseil Régional d'Île-de-France relative à l'arrêt du PDUIF sur proposition du STIF ;

Vu le courrier du 4 mai 2012 du Président du Conseil Régional par lequel il sollicite l'avis du Conseil de Paris en formation de Conseil Général en tant que personne publique associée à la révision du PDUIF ;

Vu le projet de délibération en date du , par lequel le Président du Conseil de Paris siégeant en formation de Conseil Général lui demande de se prononcer sur l'avis relatif au PDUIF ;

Sur le rapport présenté par M. Julien BARGETON au nom de la 3ème commission et de M. Pierre MANSAT au nom de la 8ème commission ;

Délibère :

Article 1 : Le Conseil de Paris, siégeant en formation de Conseil Général, émet un avis favorable sur le projet de Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France.

Article 2 : Le Conseil de Paris, siégeant en formation de Conseil Général, approuve le texte annexé à la présente délibération en qualité d'avis du Conseil Général de Paris sur le projet de PDUIF.

Article 3 : Le Conseil de Paris, siégeant en formation de Conseil Général, demande la prise en compte des recommandations telles qu'elles figurent dans l'avis joint en annexe.

Article 4 : M. le Président du Conseil de Paris, en formation de Conseil Général, est autorisé à transmettre cet avis au Président de la Région Île-de-France.