

**Conseil régional des 19 & 20 juin 2014**

**CR n°36-14 (PDUIF) & n°37-14 (PRMD 2)**

**Intervention débat de Jacques PICARD,  
secrétaire de la commission de transports et mobilités,  
administrateur du STIF au nom du groupe EELV.**

**Plan de Déplacement Urbain d'Île-de-France  
Plan Régional de Mobilité Durable**

Rappel historique :

Que de chemin parcouru depuis la première version du PDU adopté en 2000. Pour mémoire, c'est en 2007 que le Conseil du STIF actait la révision du précédent plan de déplacement urbain francilien. Saluons le travail de 7 ans de Pierre Serne et des services du STIF et de la région.

Les trois premiers trimestres de 2013 ont aussi été le temps du dialogue avec l'enquête publique. Or, ce fut aussi celle sur le SDRIF, avec lequel le PDUIF doit être compatible.

Soulignons donc ce qui est une réussite de notre majorité : **la cohérence des actions engagées pour un engagement effectif de la transition écologique.** Cohérence qui se traduit par 4 grands schémas interconnectés et cohérents entre eux : le SDRIF, le PDU IF et sa déclinaison opérationnelle, le PRMD ; le SRCAE et le PPA. Grand plan déclinés au plus près des territoires.

Aspect démocratique et le temps du dialogue :

**7 ans de travail...** Mais le jeu en valait la chandelle si vous me permettez l'expression. Car c'est un document dont nous ne devons surtout pas avoir à rougir que nous nous apprêtons à voter. Ce dernier reprend en effet les principaux thèmes ressortis des différentes concertations. Il prend ainsi en compte tous les avis et toutes les réserves émises, et plus particulièrement **au sujet de la Grande Couronne.**

Nous ne pouvons que nous en féliciter, tant il y a urgence à penser la mobilité dans ces zones qu'on qualifie de périurbaine, mais qui recoupe des réalités bien différentes, à la fois de ruralité, d'urbanité plus ou moins dense mais aussi de poches de pauvreté et de sentiment d'abandon.

Le PDUIF propose des pistes d'action pour ces territoires excentrés, mal raccordés aux grands axes de communications et aux transports en commun structurants, imposant cette triple peine : moins de réseaux, plus de temps et plus onéreux.

Les débats en commission transport s'en font d'ailleurs bien les échos.

Les nouvelles mobilités autour de l'autopartage, du co-voiturage et des transports à la demande est une des voies de travail.

### Une Nouvelle approche de la mobilité et des transports :

Tout comme le SDRIF, le PDUIF est un véritable document cadre, stratégique, prospectif, transversal et ambitieux. Un guide d'emploi car la mobilité durable se construit avec les collectivités et les territoires ; avec les acteurs.

Ce plan stratégique est accompagné d'efforts financiers sans précédent : le plus grand plan d'investissement depuis l'ingénieur Bienvenu. Nous n'avons d'ailleurs pas attendu le Nouveau Grand Paris et le Protocole Etat Région pour acter cette ambition et cette nouvelle approche transversale et ambitieuse : en atteste le plan de mobilisation produit et mis en oeuvre 2 ans après la prise de responsabilité de la région sur le STP devenu STIF

En atteste par exemple les rapports que nous avons votés hier en CP dans la délégation de Pierre SERNE : environ 150 millions d'euros ont été provisionnés ou attribués.

Cette nouvelle philosophie dont je parlais un peu plus tôt repose sur des néologismes qui peuvent paraître un peu barbare pour les non-initiés et nos concitoyens, mais qui cachent une réelle prise en compte des enjeux sociaux, environnementaux et de qualité de vie et des cadres de vies. Je pense ici à ce lexique foisonnant, aux « NVU » (Nouveaux véhicules urbains), à cet acronyme « PMV » ou « partage multimodale de la voirie », à « l'inter-modalité », aux modes de déplacement dits « doux » ou encore « actifs » ; souvent indigeste mais qui révèlent de véritable évolution dans les politiques publiques de mobilité : le DD dans la mobilité devient en termes de mobilité une norme de l'action publique. Le vocabulaire en est approprié même par les plus rétifs « l'environnement çà suffit » de notre hémicycle.

### Des objectifs ambitieux : « Think global , Act Local »

Ce document prouve aussi la prise de conscience de notre Région quant aux défis du XXIème siècle, que sont ceux du réchauffement climatique, mais aussi de la construction de ville durable et vivable sur le long terme. Est-il utile de rappeler les engagements qui ont présidé à la révision du PDUIF :

- augmenter de 25% l'offre de transport en commun
- ceci afin d'atteindre l'objectif de 20% d'augmentation de son usage et de 10% les modes actifs
- le tout afin de faire diminuer l'utilisation de la voiture individuelle d'au moins 2%.
- Le tout à l'heure où le marqueur social qu'était la voiture est en baisse constante.
- où une évolution en profondeur des pratiques de mobilités est à l'oeuvre

Cette responsabilité régionale fait échos également aux engagements nationaux à la fois européens, de diminution de nos émissions de gaz à effet de serre, mais aussi, et peut être, ceux que nous prendrons à l'international à l'occasion de la future Conférence COP 21 qui se déroulera l'année prochaine à Paris. Nous n'aurons pas à rougir de présenter à nos paires des autres pays ce long travail réalisé par notre collectivité. **Il est à la hauteur de l'enjeu.**

Ce document recense 9 défis que nous devons relever collectivement, tout en listant 34 actions concrètes pour y parvenir. Et je me réjouis surtout que nous ayons pas du attendre son adoption définitive pour commencer ce travail de transformation depuis le début du mandat avec le président Piierre Serne que je remercie pour son style de travail collaboratif.

Un travail donc d'écologie politique et concrète appliquée aux transports et permettez moi de m'inscrire en faux contre ceux qui trieraient le bon grain de l'ivraie d'une bonne écologie d'un côté et d'une écologie punitive et idéologique, de l'autre.

Nos concitoyens ont compris, plus en profondeur que la plupart des élus, l'ampleur des transformations individuelles et collectives de nos modes de vie à réaliser. Ce PDUIF est en phase avec cette avancée de l'opinion.

Car le tramway, le vélo, la requalification urbaine civilisent la ville en même temps qu'ils améliorent la vie de nos concitoyens.

## PRMD 2 :

Alors en ce sens, chers collègues **« n'ayons pas peur » d'être ambitieux pour cette nouvelle mobilité, inscrite dans rapport que nous voterons et je pointerai quelques voies d'avenir contenues dans quelques uns des 9 défis et 34 actions**

- La philosophie d'un nouveau partage de la voirie
- La politique du Frêt aussi, qui monte en puissance après des décennies d'inerties et après l'impulsion des Assises du Frêt de 2011. (plateformes multimodales, logistique intercon-nectée, logistique du dernier km).
- Rendre accessible à l'utilisateur et fluide l'ensemble de la chaîne de déplacement
- Le rapport cadre NVU, voté en février 2014, sur lequel j'ai eu le plaisir de travailler et dont les premières subventions concrètes ont été attribuées pas plus tard qu'hier en commission permanente. Il s'agit du 13e dispositif intégré au PRMD 2. Les territoires, les PME-PMI sont déjà en phase de production d'une mobilité innovante autour de ces NVU. Avançons.
- N'ayons pas peur de pointer les voies réservées sur autoroute aux NVU comme une des pistes pour retrouver de la capacité de transport. Dispositif en place depuis des décennies dans nombre d'autres pays ou agglomération, permettant aux bus au co-voiturage et à l'autopartage de circuler. Pouvons l'électromobilité pour peu qu'elle soit en phase avec les productions intermittentes d'énergie douce.

- Pouvons encore les PDE et PDIE et les conseils en mobilité
- N'ayons pas peur d'être ambitieux pour faire croître par toutes sortes de dispositifs la pratique du vélo à la suite du Plan régional que nous avons voté en 2011 et qui ambitionne de doubler notre réseau.
- Faut-il pointer ici le nouveau Grand Paris et la révolution qu'il va amener dans la mobilité en Ile de France.
- Développons au plus loin en Ile de France le covoiturage et l'autopartage : le public y est prêt

Pour conclure, si cette mandature veut marquer les esprits en terme de conversion écologique dans notre approche quant aux politiques des transports et des mobilités, il ne reste plus qu'une ambition à réaliser: le PASS UNIQUE.

A ce titre, nous sommes un peu inquiet du refus de nos amendements sur l'harmonisation du VT à l'assemblée il y a 2 jours par des députés de notre majorité.

Nous savons tous de quoi il retourne. Et si l'effort semblait insurmontable en début de mandature, il n'en est plus ainsi. Aujourd'hui, 50% de l'année est dézoné, entre les WE, les jours fériés, les grandes et les petites vacances... Nous avons fait la moitié du chemin. Ne renonçons pas si près du but.

Tout cela en rappelant que nous courrons après le temps pour compenser 40 ans de sous investissements cautionnés par ceux dont, l'horizon de mobilité, étaient le tout TGV et la promotion de la bagnole. Que François Durovray et l'UMP nous disent si ils souhaitent changer le rapport qui nous fait consacrer 93% de nos crédits aux transports en commun et aux modes actifs.

Un PDUIF et un PRMD qui répondent à notre ambition politique la plus profonde : combler la fracture entre nos territoires franciliens entre les in et les out et ceci contre les visions purement élitistes, mondialistes et touristiques (cf. vallée de la Seine et un TGV à 14 milliard) qui présidait le tracé du Grand Paris Express de Sarkozy, Blanc et Valérie Pécresse dont l'unique horizon était, dixit Mme Pécresse, « l'arrivée des prix nobels en ½ heure de Roissy à Saclay » ?

Cette mandature marquera l'histoire de notre Région par son volontarisme et ses innovations en matière de mobilité.

Il resterait sur d'autres programmes à travailler au fond sur le rapprochement habitat emploi... la mobilité qu'on nne fait pas est la moins chère à produire.

La nouvelle mobilité de ce PDUIF et de ce PRMD civilise la ville et recoud les fractures, elle répond aux défis civilisationnels du changement climatique. Portons haut et fort cette réussite de notre mandat. Nos concitoyens l'attendent.

Je vous remercie.