

Communiqué de presse des élu/es EELV du Conseil régional d'Ile-de-france

Intervention de Pierre Serne sur les rapports PDU et PRMD2

Monsieur le Président, mes chers collègues,

Je vous propose donc aujourd'hui de voter l'adoption définitive du Plan de déplacements urbains d'Ile de France (PDUIF) 2010-2020, accompagné du document qui décline l'ensemble des politiques cadre en matière de transport et de mobilité, à savoir le Plan Régional de la Mobilité Durable dans sa 2^{ème} version.

Nous allons enfin pouvoir adopter ce PDUIF, ce document programmatique si important pour la mobilité des franciliens dont nous avons arrêté le projet en février 2012. C'était d'ailleurs mon baptême du feu en tant que vice-président en charge des transports et des mobilités. Pendant les deux années qui se sont écoulées, une nouvelle phase de consultation a eu lieu. L'ensemble des collectivités franciliennes ont eu à se prononcer sur ce document. Nous avons reçu des centaines d'avis, majoritairement positifs. Nous avons aussi eu une enquête publique qui a donné ses observations et un avis unanime des commissaires enquêteurs avec des remarques qui auront permis d'améliorer le PDU, je vais y revenir. Enfin, un avis favorable de l'Etat et un avis positif du CESER, que je remercie d'ailleurs pour la qualité des échanges que nous avons eu au préalable.

Concernant le PDU, permettez-moi de vous rafraichir la mémoire et de rappeler ses grands objectifs, ce qui ne sera manifestement pas inutile après lecture de certains des amendements déposés et de leur incongruité quant à leurs objets sans aucun rapport avec le PDU. Mais nous en reparlerons.

Le PDUIF vise entre 2010 et 2020 une croissance de 20% des déplacements en transports en commun, de 25% d'offre en plus, de 10% pour les vélos et la marche, et une baisse de 2% du nombre de déplacements en automobiles. Ceci dans un contexte estimé de croissance de 7% des déplacements sur la période.

Cette évolution entraînera un changement important des parts des différents modes par rapport à aujourd'hui, poursuivant une évolution entamée au tournant du 21^e siècle, et qui est en train de faire passer notre région dans le peloton de tête des métropoles mondiales les plus durables.

Cela passe par toute une série d'actions et de mesures, de principes et de projets. Leur fil conducteur : un effort colossal pour les transports publics et un partage multimodal de la voirie. Cela se décline en 34 grandes actions réparties en 9 défis.

A chacun de ces grands défis correspond un plan d'action précis présenté en détail dans le fascicule du PDUIF 2010-2020. Je me permettrai tout de même de refaire un point sur les mesures prescriptives qui sont contenues dans ce document :

- La priorité aux carrefours pour les tramways, les T Zen, les lignes de bus Express et les Mobilien.
- La réservation de places vélos dans les constructions nouvelles avec un nombre plancher pour celles-ci.
- Des normes maximales de places de stationnement pour les voitures dans les opérations de bureaux.

Ces mesures sont loin d'être anodines et marquent un nouveau progrès par rapport aux politiques de déplacement que nous connaissions depuis les trente glorieuses et la glorification du véhicule individuel motorisé. Je profite de ce moment pour saluer tous ceux qui avant moi, ont permis qu'un tel PDUIF puisse être porté devant vous, ont dénoncé les méfaits d'une société du tout voiture ; société qui paradoxalement perdait la maîtrise de son aménagement en pensant libérer les contraintes de ses citoyens. Si certains d'entre vous ne l'ont pas encore lu, pour illustration de mes propos et de ces combats menés par mes prédécesseurs, je vous recommande la lecture du livre toujours plus d'actualité, y compris sur le diesel, « Tout voiture, no future » du désormais député Denis Baupin.

Pour autant, au risque d'en surprendre quelques-uns, et même parmi mes camarades, je soutiens à travers ce PDUIF et le PRMD et aux côtés du Président Jean-Paul Huchon les autoroutes. Oui, nous soutenons comme vous avez pu le lire récemment les autoroutes partagées, les autoroutes qui réservent des voies dédiées aux bus, aux taxis et aux co-voitureurs quand le Code de la route en aura enfin fixé le cadre réglementaire. Il est temps de mettre sur les routes d'Ile de France plus de 1,2 occupant par véhicule. 1,2 par véhicule... Cela passera d'ailleurs sans doute moins par des mesures contraignantes que par de la pédagogie. Et nous pensons que ces voies dédiées, aux heures de pointe du matin et du soir, seront une bonne pédagogie au transport public et à la pratique du co-voiturage. A propos de ces voies dédiées, je voudrais saluer, le travail qu'a mené l'ACTEP, notamment avec Jean-Pierre Spielbauer, pendant de longs mois sur la requalification de l'autoroute A4 en boulevard urbain. Je l'affirme : ce travail d'études et de concertation ne doit pas rester lettre morte et nous devons veiller à une mise en place opérationnelle d'une voie dédiée aussi sur l'A4.

Comme je l'ai dit, depuis l'arrêt du projet de PDUIF le 16 février 2012, ce document est passé par plusieurs phases de concertation et de validation actant la haute valeur démocratique de celui-ci.

A l'issue de ces dernières concertations, nous avons souhaité répondre aux grandes thématiques qui ont pu en ressortir et enrichir le texte du PDU, y compris en tenant fortement compte de ce qui avait été dit en février 2012 lors de notre séance :

- Il s'agissait en premier lieu d'accorder davantage de lisibilité aux actions concernant la Grande couronne ou les zones périurbaines. Ainsi, vous avez pu constater l'intégration de 3 fiches thématiques qui décrivent comment les actions du PDUIF se déclinent selon les différents territoires et l'effort cartographique en ce sens.
- Nous avons bien sur pris en considération dans le PDUIF la définition du Nouveau Grand Paris et son calendrier, suite aux annonces du Premier Ministre, le 6 mars 2013, et à la signature par celui-ci du Protocole Etat Région le 19 juillet 2013.
- Nous avons voulu préciser les modalités de financement de la Région et du STIF afin de respecter notamment la programmation du plan de mobilisation. En ce sens, le tableau de financement du PDUIF a été actualisé afin de tenir compte du rôle nouveau de la Société du Grand Paris.
- En matière de méthodologie, le PDUIF a été actualisé avec les données de l'Enquête Globale Transports 2010, de nouvelles cartographies ont été intégrées, un tableau de correspondance entre les projets du SDRIF et ceux du PDUIF a été intégré, et le rapport environnemental a permis d'éclairer les liens avec les autres documents de planification régionaux.

Par ailleurs, nous avons levé les 4 réserves techniques de la Commission d'enquête et modifié en conséquence le PDUIF :

- La 1^{ère} réserve portait sur la compatibilité avec le SDRIF, et nous avons bien sur procédé à une actualisation de la terminologie et à une mise à jour de la définition des entités géographiques et des projets de création d'infrastructure en fonction de leur temporalité, soit 2020 pour le plan de mobilisation et le PDU et 2030 pour le SDRIF.
- La 2^{ème} réserve nécessitait de prendre en compte certaines évolutions législatives (ainsi, par exemple, les références à la SHON, ont été remplacées par des valeurs en « surface de plancher », notamment pour les surfaces à prendre en compte pour les placés vélos).
- La 3^{ème} réserve portait sur le souhait de prendre en compte la mobilité des visiteurs occasionnels. Ainsi, un paragraphe a été ajouté au chapitre 1 du PDUIF sur la mobilité des non franciliens, et plus particulièrement des 27 millions de touristes. De plus, les fiches relatives à l'offre tarifaire et à l'information voyageur ont été renforcées.

- La 4^{ème} réserve souhaitait l'intégration du bilan du PDUIF 2000 à notre document, ce qui nous a amené à renforcer le paragraphe qui justifie le besoin de réviser le PDUIF 2000, ainsi qu'une actualisation avec les résultats de l'EGT 2010, ce qui a engendré une mise à jour de certaines données chiffrées.

Tous ces éléments permettent de rendre le PDU plus lisible et ancré dans l'actualité la plus récente. Au-delà, comme vous le savez, une évaluation au fil de l'eau sera désormais mise en œuvre. Cela nous semble indispensable, dans la mesure où la durée du processus de révision, plus de 7 ans pour celui-ci, n'est pas raisonnable (beaucoup l'ont dit, notamment le CESER). J'appelle vraiment de mes vœux que le législateur puisse revoir les dispositions sur les PDU et raccourcisse ce processus pour le rendre plus opérationnel.

Concernant les grandes évolutions du PRMD, plan régional de la mobilité durable, la véritable « boîte à outils » du PDUIF, les modifications ou actualisations apportées ont été guidées par 3 enjeux :

- S'adapter au mieux aux besoins des acteurs et des territoires, dans un souci d'efficacité et de pragmatisme, pour coller au mieux à la réalité du terrain.
- Garantir la cohérence et la complémentarité des interventions régionales.
- Maîtriser la dépense régionale en priorisant les interventions.

Ainsi, **la politique régionale en faveur d'un partage multimodal de la voirie en faveur des transports collectifs** a été globalement revue pour intégrer l'ensemble des dimensions du partage multimodal et renforcer le partage de la voirie en faveur des transports en commun, et plus généralement des modes alternatifs à la voiture particulière. Il y a eu une actualisation de la liste des TCSP suite à l'approbation du SDRIF et dans la lignée du PDUIF, et de nouvelles cartographies ont été intégrées.

Concernant la politique vélo, la Région renforce son action sur le développement des services, en plus du travail sur les infrastructures, et pose de nouvelles exigences en matière de réalisation et d'entretien des infrastructures.

Nous avons souhaité réaffirmer l'exemplarité régionale autour et dans ses propres équipements, en accompagnant les collectivités pour la réalisation du réseau cyclable ; pour la mise en œuvre du schéma régional des véloroutes et voies vertes ; et en intégrant systématiquement le mode cyclable dans les grands projets d'infrastructure de transports dont la Région est partenaire.

Une nouveauté est intégrée : il s'agit du dispositif « services vélo ». La Région entend ainsi soutenir la création, le développement et la mise en réseau des projets de points de réparation et d'entretiens pour les usagers des vélos, et plus généralement d'aider au changement des comportements, et d'appuyer l'essor de ce qui ressemble de plus en plus à une filière du vélo.

En matière de sécurité routière, nous avons souhaité simplifier nos dispositifs, afin de rendre l'action régionale plus lisible pour les collectivités et que nous puissions poursuivre nos engagements dans la sécurisation des passages à niveau.

Concernant la politique régionale en faveur du fret, cette politique est à ajuster après 2 ans d'existence pour soutenir des actions concrètes sur les territoires, après une période nécessaire d'appui aux études.

Dans le cadre de la politique régionale d'écomobilités, la Région entend poursuivre et renforcer son action en faveur des nouveaux comportements et des nouvelles pratiques en favorisant la complémentarité des nouveaux services de mobilité avec les autres dispositifs.

Le soutien aux études et à la mise en œuvre des PDIE et des PDE se poursuivra. De même, le soutien au développement du conseil en mobilité bénéficiera d'une augmentation du plafond des aides au fonctionnement.

En ce qui concerne la politique régionale sur la lutte contre le bruit, la Région élargit son action à la résorption des coupures urbaines pour le réseau routier et, pour le réseau ferré, aux opérations de « points gris » identifiés au cas par cas en complément de la résorption des points noirs. Dans le cadre du réseau ferré, on peut noter l'assouplissement des règles de financements pour les PNBf permettant de lever certains blocages pour les opérateurs.

Pour la politique en faveur des grands pôles de correspondance, nous avons actualisé et ajusté le PRMD pour tenir compte de l'avancement des travaux sur les pôles concernés.

Pour la politique en faveur d'un aménagement et d'une gestion durables de la route, nous avons procédé à un ajustement du périmètre d'intervention aux nouvelles exigences du SDRIF et du PDUIF en matière de traitement prioritaire de tronçons routiers et de gestion dynamique des flux. Par ailleurs, nous avons souhaité renforcer la mise en cohérence de cette politique avec les enjeux de partage multimodal de la voirie.

La politique relative aux chartes d'aménagements et celles de l'accessibilité ne sont pas modifiées. Je tiens à rassurer notamment le CESER sur ce point, la participation régionale au financement du schéma directeur d'accessibilité du réseau ferré d'Île-de-France reste inchangée. Nous ne comptons d'ailleurs pas « profiter » des possibilités d'assouplissement sur l'accessibilité permises par la révision récente de la loi de 2005.

Enfin, la politique régionale en faveur de l'innovation et des actions pilotes évolue avec la nouvelle politique NVU, qui sera désormais intégrée dans le PRMD 2. Inutile de vous rappeler que la Région depuis février dernier s'est engagée dans le cadre de cette nouvelle politique visant à encourager la mutation technologique du parc existant pour sortir du diesel et à développer les services partagés et mutualisés de nouveaux véhicules urbains. Nous avons d'ailleurs voté hier en commission permanente les premières subventions pour des bornes de recharge.

Voilà, nombre des remarques formulées au cours de ces dernières années ont donc été prises en compte pour apporter des compléments de nature à mieux valoriser ou rendre plus opérationnels ces documents. Nous avons abouti à un PDU mieux présenté et dont le contenu a pu être enrichi. Plusieurs de nos interlocuteurs ont d'ailleurs souligné avoir apprécié de retrouver leurs demandes intégrées au texte final du PDU. Le faible nombre d'amendements sur ce document, pourtant essentiel, en est d'ailleurs aussi la manifestation. J'ajouterai que l'ensemble de ces documents sont rendus crédibles et opérationnels par un effort budgétaire sans précédent comme l'a rappelé le débat de ce matin sur le compte administratif.

Je terminerai en disant qu'en décembre 2015, à la COP 21 au Bourget, lors des discussions sur le climat, la Région Ile-de-France n'aura vraiment pas à rougir de ses politiques, qui sont planifiées, budgétées, cohérentes et couvrant l'ensemble du champ des mobilités, secteur crucial dans la lutte contre le dérèglement climatique. Ne nous y trompons pas : ces textes du PDU et du PRMD, sous leurs airs purement techniques, sont des outils majeurs en faveur de la mobilité des franciliennes et des franciliens, mais aussi de leur santé et de leur environnement.

Je suis de mon côté fier, vraiment, d'être celui qui aura mis un point d'orgue à ce long cheminement, qui a produit ce beau document sur lequel auront travaillé nombre de nos collègues notamment, et deux de mes prédécesseurs, Serge Méry et Jean-Vincent Placé, mais aussi des administrateurs passés du STIF, comme Pascale Le Néouannic.

REMERCIEMENTS

Je remercie infiniment les services pour leur aide et leur soutien sans faille (Sandrine GOURLET, Olivier MOULIN, Vincent MOUTARDE, Nathalie GRANES, Vincent CLERGEAT, Claire SOUET), ainsi que les équipes du STIF, et plus particulièrement Laurence DEBRINCAT.

Je remercie les membres de mon cabinet : Gladys, Charif et Christophe, et je remercie tout particulièrement Séverine.