

ESPACES PUBLICS

Plan de Déplacements Urbains de la Région Ile-de-France (PDUIF)

Avis

EXPOSE DES MOTIFS

CONTEXTE REGLEMENTAIRE

Le Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France (PDUIF) est un document de planification et de programmation qui détermine « *les principes régissant l'organisation des transports de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement* »¹ dans la région. Le précédent PDU, élaboré par l'Etat en partenariat avec la Région Ile-de-France et approuvé en 2000, a marqué pour la première fois la volonté de rompre avec « le tout voiture » via l'objectif d'une baisse de 5% de la circulation automobile. En 2004, la loi sur les libertés locales transfère l'approbation du PDU au Conseil Régional et le STIF² devient responsable de son évaluation et de la décision de sa mise en révision. Ainsi, en 2007 le STIF, constatant que les objectifs du PDU ne sont pas atteints et que seule la moitié des actions a pu être réalisée³, lance la procédure de révision en décembre 2007.

Suite à la réalisation d'un diagnostic et à la définition d'objectifs autour d'une démarche partenariale associant la Région, le STIF, l'Etat, l'IAU⁴ Ile-de-France, les départements franciliens et la Ville de Paris, une concertation publique s'est déroulée de septembre 2009 à mars 2010. Validé en février 2011 par le Conseil du STIF, le projet de PDU a par la suite été modifié pour intégrer le Grand Paris Express⁵ et a été arrêté par le Conseil Régional en février 2012. Aujourd'hui, la Région sollicite les collectivités territoriales d'Ile-de-France afin qu'elles se prononcent sur ce document avant de lancer une enquête publique en 2013 puis de recueillir l'avis des autorités compétentes de l'Etat pour une approbation par le Conseil Régional fin 2013.

Le PDUIF est un document intermédiaire dans la hiérarchie des documents d'urbanisme. En effet, il doit être compatible avec le SDRIF⁶, lui-même en cours de révision, mais aussi avec le Schéma Régional Climat Air Energie qui intègre le Plan Régional de la Qualité de l'Air. A l'inverse les SCOT⁷, les Plans Locaux de Déplacement⁸ et les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) doivent être compatibles avec le PDUIF.

¹ Article L. 1214-1 du code des transports

² Syndicat des Transports d'Ile-de-France

³ L'évaluation du PDUIF a montré que les actions réalisées ont été celles pour lesquelles un financement avait été clairement identifié (notamment le développement de l'offre bus et de l'intermodalité). Il est également mis en cause la difficile appropriation du document par les collectivités territoriales du fait du trop grand nombre d'actions au libellé peu explicite.

⁴ Institut d'Aménagement et d'Urbanisme

⁵ Obligation prévue par la loi 3 juin 2010 relative au Grand Paris et le décret du 24 août 2011 portant approbation du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris

⁶ Schéma Directeur de la Région Ile-de-France

⁷ Schéma de Cohérence Territoriale

⁸ Il s'agit des plans locaux élaborés par les intercommunalités et qui consistent en une application locale des prescriptions du PDU Ile-de-France.

Ainsi, le projet de PDUIF comprend des actions qui ont un caractère prescriptif, c'est-à-dire qu'elles s'imposent aux documents d'urbanisme locaux, et des actions incitatives qui sont de l'ordre de la recommandation. Si les documents locaux ne sont pas compatibles avec le PDUIF, il y a un délai de trois ans pour les modifier en conséquence.

Le PDUIF se compose :

- du projet de PDUIF arrêté par le Conseil Régional en février 2012,
- de l'évaluation environnementale, obligatoire depuis 2004,
- de l'annexe accessibilité, obligatoire depuis la loi handicap de 2005.

OBJECTIFS ET ENJEUX

Aujourd'hui, la mobilité des personnes est marquée par la prédominance de la voiture individuelle (43% des trajets réalisés), même si cette évolution toujours à la hausse est en train de s'inverser à Paris et en première couronne. Les transports en commun notamment, grâce au précédent PDU, ont vu leur fréquentation augmenter de 18% entre 2000 et 2009. Enfin pour le transport de marchandises, le mode routier est quasi exclusif (90% en 2008).

Ces tendances sont à prendre en compte dans un contexte d'évolution de la structure des ménages, de vieillissement de la population, de croissance démographique et du nombre d'emplois⁹ et de développement des horaires décalés. A cela s'ajoutent les préoccupations environnementales de plus en plus prégnantes et les effets néfastes de la circulation routière sur la santé publique (sécurité routière, bruit et qualité de l'air) régulièrement mis en lumière ces derniers temps¹⁰.

Dans ce cadre, le PDUIF se fixe l'enjeu « *d'atteindre un équilibre durable entre les besoins de mobilité des personnes et des biens, d'une part, la protection de l'environnement et de la santé et la préservation de la qualité de vie, d'autre part, sous la contrainte des capacités de financement* ». Pour cela, et pour respecter l'engagement national de réduction de 20% de gaz à effet de serre d'ici 2020, le PDUIF affiche les objectifs suivants :

- **une croissance de 20% des déplacements en transports collectifs,**
- **une croissance de 10% des déplacements en modes actifs¹¹,**
- **une diminution de 2% des déplacements en voiture et deux-roues motorisés.**

Le PDUIF a ainsi retenu neuf défis à relever, déterminant 34 actions qui peuvent être différentes selon la zone géographique. Ivry fait partie du cœur d'agglomération, c'est-à-dire de la zone urbaine dense en continuité avec Paris, pour laquelle la priorité est la croissance des déplacements en transports collectifs et modes actifs par l'amélioration de la capacité des réseaux.

⁹ Objectif de construction de 70 000 logements/an dans le cadre du Grand Paris

¹⁰ L'OMS par exemple a classé en juin 2012 comme cancérigènes pour l'homme les gaz d'échappement des moteurs Diesel.

¹¹ Selon le PDUIF, l'expression « modes actifs » vise à se démarquer de l'image de la promenade et des loisirs que suggère l'expression « modes doux » pour qualifier le vélo et la marche à pied.

DEFI 1 : CONSTRUIRE UNE VILLE PLUS FAVORABLE AUX DEPLACEMENTS A PIED, A VELO ET EN TRANSPORTS COLLECTIFS

Ce défi permet de répondre à l'objectif du projet de SDRIF de promouvoir la ville compacte et dense en visant localement à mettre en œuvre un aménagement plus favorable aux modes actifs. La logique portée par le PDUIF et le SDRIF est « d'intensifier la ville » afin de limiter les déplacements.

Pour cela, l'idée est, d'une part, d'orienter le développement urbain autour des axes de transports collectifs structurants, et d'autre part, de recréer des quartiers plus adaptés à l'usage des modes alternatifs à la voiture individuelle. Le STIF développe ainsi le concept du Partage Multimodal de la Voirie qui consiste à assurer « *la sécurité des piétons et cyclistes par des mesures visant la coexistence des circulations plutôt qu'un fonctionnement de l'espace qui induirait la séparation systématique des différents usages* ». Il préconise de pacifier la voirie en développant un réseau de Zones 30 et de Rencontre.

	ACTIONS	IMPACT IDENTIFIE POUR IVRY
1.1	Agir à l'échelle locale pour une ville plus favorable à l'usage des modes alternatifs à la voiture	<ul style="list-style-type: none">- Dans le PLU : prendre en compte les déplacements dans les rapports de présentation et intégrer l'intensification urbaine autour des axes de transports dans le PADD¹². Le STIF fait partie des personnes publiques associées à l'élaboration du PLU.- Projets de transport : réaliser une charte aménagement/transport à l'image de celle qui sera réalisée dans le cadre du tramway Paris – Orly- dans les opérations d'aménagement : STIF consulté pour opération > 100 000 m² SHON (ex : Ivry Confluences)

Ivry s'est déjà engagée à répondre à ce défi à travers le Plan Climat Energie, la Charte Ecoquartiers et son enjeu de « *garantir la cohérence urbaine et la qualité du cadre de vie* »¹³ et la Charte des Espaces Publics et son principe 1 « *Ivry-sur-Seine, une ville apaisée* »¹⁴ qui définit un projet de « *Ville à 30* ».

DEFI 2 : RENDRE LES TRANSPORTS COLLECTIFS PLUS ATTRACTIFS

Pour atteindre l'objectif d'une augmentation de 20% de la fréquentation des transports collectifs en 2020, le STIF a établi qu'il est nécessaire d'augmenter l'offre de 25%. Le diagnostic fait ressortir qu'aujourd'hui les transports en commun sont peu performants en dehors de Paris (part modale de 23% en première couronne et de seulement 10% en grande couronne), même si une augmentation est observée depuis les années 90.

Le STIF explique que les transports en commun doivent être le support du projet spatial régional porté par le SDRIF afin de renforcer l'intensification urbaine. Les enjeux sont alors de développer l'offre en transports en commun, faciliter leur usage en améliorant l'intermodalité et renforcer la qualité de service.

¹² Projet d'Aménagement et de Développement Durable

¹³ adoptée en Conseil Municipal le 28 juin 2012, cette charte explique que « les projets urbains s'appuieront sur la trame existante et future des transports en commun ».

¹⁴ adoptée en Conseil Municipal le 28 juin 2012

Afin d'accroître l'offre de transports, le STIF priorise son effort sur le développement des lignes structurantes radiales et le renforcement d'un réseau permettant une desserte fine des territoires, notamment en cœur d'agglomération.

	ACTIONS	IMPACT IDENTIFIE POUR IVRY
2.1	Un réseau ferroviaire renforcé et plus performant	Le renforcement du RER C est retenu via le schéma directeur qui « définit de nouveaux principes de desserte de la partie sud, qui seront adaptés avec la mise en service du tram-train Massy-Evry ».
2.2	Un métro modernisé et étendu	<ul style="list-style-type: none"> - Le PDUIF n'évoque pas le prolongement de la ligne 10 du métro jusqu'à la place Gambetta. - Le Grand Paris Express est mentionné mais l'ensemble des stations ne sont pas représentées. Pour Ivry, les stations les plus proches seront les Ardoines, Vitry Centre (RD5), le Kremlin-Bicêtre Hôpital et une station dans le 13^{ème} arrondissement de Paris.
2.3	Tramway et T Zen : une offre de transport structurante	<ul style="list-style-type: none"> - <u>Prescription</u> : les gestionnaires de voiries doivent assurer aux lignes de tramway et de T Zen la priorité aux carrefours. - Le tramway Paris Orly et le T Zen Paris– les Ardoines font partie des créations de lignes prévues d'ici 2020.
2.4	Un réseau de bus plus attractif et mieux hiérarchisé	<ul style="list-style-type: none"> - La ligne de bus 125 est retenue pour devenir une ligne du réseau Mobilien (cf. plus loin). - <u>Prescription</u> : les gestionnaires de voiries doivent assurer aux lignes de bus mobiliennes la priorité aux carrefours. - Restructuration des réseaux bus avec l'arrivée du T Zen : concerne les lignes 180, 325 et 125
2.5	Aménager des pôles d'échanges multimodaux de qualité	- Gare d'Ivry et terminus « Mairie d'Ivry » de la ligne 7 du métro classés parmi les pôles de desserte des secteurs denses qui donneront lieu à des contrats de pôles (pilotés par la Ville dans le cas d'Ivry) dont les principales actions consistent à améliorer l'information et l'accès à l'offre bus, favoriser l'accès à pied et en vélo au pôle, assurer l'accessibilité des personnes à mobilité réduite (PMR), ...
2.6	Améliorer l'information voyageurs dans les transports collectifs (en période normale et perturbée)	<ul style="list-style-type: none"> - Réalisation de cartes tous modes, avec différentes échelles de présentation selon le lieu - Refonte du site Internet de recherche d'itinéraires
2.7	Faciliter l'achat des titres de transport	- Diversification des canaux de distribution (Internet, les distributeurs de billets, ...) et des supports (les clés USB, les téléphones portables, ...) « tout en conservant les solutions classiques, notamment pour la vente de tickets. »
2.8	Faire profiter les usagers occasionnels des avantages du pass sans contact Navigo	
2.9	Améliorer les conditions de circulation des taxis et faciliter leur usage	<ul style="list-style-type: none"> - Développer l'offre taxi en lien avec le transport à la demande - Améliorer l'information sur l'offre taxi

Les actions listées ci-dessus pour le défi visant à rendre les transports collectifs plus attractifs appellent les commentaires suivants.

Le projet de PDUIF retient un renforcement du RERC mais à l'horizon du tram-train Evry Massy. Or cette nouvelle ligne serait mise en place en 2017, ce qui n'est pas compatible avec le rythme de développement d'Ivry pour lequel **l'augmentation de la fréquence RER est une nécessité dès à présent**. Pour rappel, le schéma directeur du RER C de 2009 prévoyait deux RER par quart d'heure dès 2012.

L'absence de la mention du prolongement de la ligne 10 du métro jusqu'à la place Gambetta est regrettable. En effet, ce projet fait partie du plan de mobilisation pour les transports collectifs en Ile-de-France¹⁵. Il est nécessaire de rappeler que **ce prolongement est indispensable au bon développement du projet urbain Ivry Confluences**. De nombreuses études de trafic montrent qu'au terme de l'opération, ce secteur, même doté du « T Zen Vallée de la Seine » et d'une fréquence de type métro pour le RER C en gare d'Ivry, serait saturé sans l'ajout d'une offre de transport structurante supplémentaire. Le prolongement de la ligne 10 du métro est la seule manière de permettre aux futurs habitants et actifs de circuler dans ce nouveau quartier, et ce en cohérence avec les objectifs de report modal que se fixe le STIF, qui correspondent par ailleurs au souhait de la Ville d'un environnement agréable et durable.

De plus, le **prolongement de la ligne 14 du métro au sud** jusqu'à Orly est représenté sans spécifier les différentes stations envisagées. Or un **arrêt à Maison Blanche** permettrait une correspondance avec les *deux* branches du métro 7 et offrirait ainsi aux ivryens un accès aisé au réseau du Grand Paris Express.

Il est à noter que pour **l'investissement de l'infrastructure des lignes T Zen**, les collectivités locales seront systématiquement mises à contribution.

L'action concernant le réseau bus (Cf. annexe) se base sur la mise en place d'une nouvelle hiérarchisation autour de 5 catégories de lignes en fonction d'une analyse multicritères qui se fonde prioritairement sur le nombre de voyageurs à transporter. A chaque catégorie correspondraient des objectifs de niveaux de service à atteindre inscrits dans une **charte du bus en Ile-de-France**. Les lignes dites Express et Mobilien feraient partie du réseau structurant sur lequel l'essentiel de l'effort sera porté alors que les lignes fortes, locales et les dessertes de proximité feraient partie du réseau d'intérêt local.

Ivry ne compterait pas de lignes Express (reliant des grands pôles entre eux) mais 5 des 7 lignes présentes sur le territoire ivryen intégreraient le réseau Mobilien¹⁶ dont les objectifs de niveaux de service sont : une amplitude horaire importante et une fréquence de 5 min en heure de pointe et 10 min en heure creuse. Les autres lignes (le document ne définit pas la nature des lignes 132 et 182 à Ivry) auront des niveaux de service bien moins importants « car elles transportent moins de franciliens ».

Cependant, pour intégrer le réseau Mobilien, une ligne de bus doit répondre à certaines conditions¹⁷, dont la mise en place de **priorités bus aux carrefours**, prescription à laquelle doivent se soumettre les gestionnaires de voiries, c'est à dire pour Ivry, la Ville et le Conseil Général du Val-de-Marne.

¹⁵ Adopté par le Conseil Régional en juin 2011.

¹⁶ Les lignes mobiliennes répondant aux critères de sélection et desservant Ivry sont les lignes 180, 183, 323, 325 et 125 (qui n'appartenait pas au Mobilien dans le précédent PDU).

¹⁷ Aménagement de rues multimodales, réglementation du stationnement autour de l'axe, mise en place de dispositifs de priorité aux carrefours et mise en accessibilité pour les PMR d'au moins 70% des arrêts.

La condition d'accessibilité empêcherait aujourd'hui les lignes 180, 183 et 325 de prétendre à l'offre Mobilien mais cet aspect est en cours de résolution par le Conseil Général.

De plus, un des objectifs de niveau de service des lignes du Mobilien est l'**exploitation en bus articulés (ou bus accordéon)**. Or, une ligne peut avoir besoin d'une offre de type Mobilien en terme de fréquence sans pour autant circuler sur des voiries adaptées aux bus articulés. Ainsi, il **ne paraît pas pertinent de systématiser cet objectif** au risque de ne pas pouvoir équiper certaines zones denses d'une offre de bus de qualité.

Par ailleurs, les aménagements en faveur des lignes Express et Mobilien, qui ne constituent pas une requalification majeure de voirie, ne seront financés (avec plafond) qu'à 75% par le STIF (ils l'étaient auparavant intégralement par un financement croisé STIF et Région) : le maître d'ouvrage (Conseil Général pour la plupart des cas) sera mis à contribution pour le reste.

Concernant l'aménagement des pôles multimodaux à Ivry, il sera sans doute judicieux de reconnaître le terminus de la ligne 7 du métro « Mairie d'Ivry » et la gare RER d'Ivry en tant que bipôle comme cela a été le cas dans le précédent PDU. De cette manière, un contrat de pôle pourra être réalisé afin d'améliorer l'accessibilité de ces deux pôles aux PMR. En effet, la station de métro n'est pas accessible (et ne le sera pas à moins de travaux « pharaoniques », qui au-delà de cette station, concerneraient l'ensemble des stations de la ligne et le matériel roulant, ce qui n'est pas envisagé pour l'instant), même si des améliorations pourraient être apportées comme équiper le quai central, notamment pour les départs vers Paris, d'escaliers mécaniques. De son côté, la gare RER d'Ivry n'est aujourd'hui pas accessible en son quai central (RER en provenance de Paris) dont l'étroitesse pose des problèmes de sécurité les jours de forte affluence. Néanmoins, contrairement à celle du métro, la mise en accessibilité du RER peut être envisagée à plus brève échéance. Cette problématique se conjugue à Ivry avec **la réalisation d'un nouvel accès au sud de la gare, indispensable** étant donnée l'augmentation de fréquentation¹⁸ à prévoir du fait des projets Ivry Confluences et Gagarine-Truillot, et de nature à améliorer la question de l'accessibilité des PMR.

Le PDUIF préconise de diversifier les solutions de distribution de billets tout en conservant les dispositifs classiques. Cette action est cependant en contradiction avec les « faits de terrain ». En effet, **l'accueil physique à la station de métro « Mairie d'Ivry » a été retiré dernièrement et il n'existe plus de distributeurs de tickets en surface aux abords du terminus de la ligne de bus 182.**

La Ville prend note de la volonté de développer l'offre taxi ou tout du moins de faciliter l'accès et l'information pour les ivryens à ce mode de transport.

Enfin, le PDU a pour objectif de répondre aux enjeux de santé publique et rien n'est prévu pour l'amélioration de la qualité de l'air dans les enceintes souterraines de transport ferroviaire et notamment les stations de métro.

DEFIS 3 ET 4 : LES MODES ACTIFS

De nombreuses études montrent que le vélo est en plein essor depuis les années 2000 grâce à la réalisation des zones de rencontre, zones 30 et des aménagements cyclables et que le vélo en libre service a contribué à donner une image positive de ce mode de déplacement. La marche quant à elle apparaît comme le mode le plus adapté à la vie de quartier et de proximité.

¹⁸ D'aujourd'hui 2 000 montées et descentes en heure de pointe, il est prévu d'en avoir 6 000 en 2020

Le potentiel de développement de ces modes actifs est important car le diagnostic fait apparaître que 25% des déplacements de moins de 1 km se font en voiture et 48% pour les trajets de moins de 3 km, bien que de nombreux freins existent encore (aménagements peu propices à ces modes, coupures urbaines, stationnement vélo inexistant et non sécurisé,...). Le STIF explique que la vulnérabilité des piétons et des cyclistes augmente fortement quand la vitesse automobile est supérieure à 30 km/h, c'est pourquoi il préconise pour le développement des modes actifs un aménagement urbain plus favorable et les principes d'actions suivants :

	ACTIONS	IMPACT IDENTIFIE POUR IVRY
3/4.1	Pacifier la voirie pour redonner la priorité aux modes actifs	
3/4.2	Résorber les principales coupures urbaines	Les ponts Mandela font partie des coupures prioritaires à résorber d'ici 2015 et la passerelle Ivry Charenton doit être aménagée pour 2020 NB : pris en compte dans la révision générale du PLU (apparaît dans le PADD)
3.1	Aménager la rue pour le piéton	Assurer la continuité et la qualité des itinéraires piétonniers et développer un jalonnement piéton
4.1	Rendre la voirie cyclable	- La Région subventionnera les aménagements sur le réseau cyclable régional structurant, ce qui concerne notamment l'itinéraire nord sud sur lequel la concertation vient d'aboutir - Lorsque le réseau viaire est contraint, les couloirs bus pourraient être ouverts sous certaines conditions. A Ivry, le couloir bus de la rue Raspail serait concerné.
4.2	Favoriser le stationnement des vélos	Prescription : d'ici 2015, une place de stationnement vélo sur voirie toutes les 40 places Prescription : normes minimales à respecter dans le PLU pour les locaux à vélos
4.3	Favoriser et promouvoir la pratique du vélo auprès de tous les publics	

Ces principes d'actions sont repris par la Charte Ecoquartiers et celle des Espaces Publics d'Ivry avec ses principes 1.2 « rendre plus attractive la marche à pied » et 1.3 « faciliter et sécuriser la pratique du vélo en ville ».

Ils sont par ailleurs mis en œuvre dans les opérations d'aménagement telles qu'Ivry Confluences. **Ce défi est donc cohérent avec la politique menée par la Ville** en la matière.

Pour le **stationnement vélo**, la Ville intégrera les prescriptions du PDUIF dans le cadre de la révision générale de son PLU. Aujourd'hui, le règlement de la zone UIC pour les bureaux utilise d'ores et déjà la même norme que celle préconisée par le projet de PDU. Pour le stationnement sur voirie, un programme de déploiement est aujourd'hui en cours mais devra s'intensifier pour respecter cette prescription.

Par contre, il est possible de s'interroger sur :

- les financements des travaux pour résorber les coupures urbaines qui sont lourds et coûteux. En effet, si la Région ne prévoit pas de financements spécifiques ces coupures risquent de ne pas être résorbées dans le calendrier prévu¹⁹.
- le fait que la passerelle aux câbles (passerelle Ivry-Charenton) ne soit pas classée comme prioritaire alors qu'elle représente un potentiel de maillage régional des itinéraires cyclables et piétons mais aussi une alternative sécurisante aux ponts Mandela dans la configuration actuelle.

DEFI 5 : AGIR SUR LES CONDITIONS D'USAGE DES MODES INDIVIDUELS MOTORISES

La voiture individuelle est le mode de déplacement le plus utilisé par les franciliens (43% des déplacements en Ile-de-France) mais dont les limites sont régulièrement mises en lumière : insécurité routière, bruit, pollution, émissions de gaz à effet de serre et de polluants. En parallèle s'observe en cœur d'agglomération l'essor des deux-roues motorisés²⁰ dont les nuisances sont de plus en plus importantes. Le STIF exprime donc la nécessité de contraindre l'usage de ces véhicules là où des solutions alternatives existent et de favoriser les usages partagés là où ce mode de déplacement est indispensable.

	ACTIONS	IMPACT IDENTIFIE POUR IVRY
5.1	Atteindre un objectif ambitieux de sécurité routière	Sensibilisation, aménagements de voirie et développement de la « Ville à 30 ».
5.2	Mettre en œuvre des politiques de stationnement public au service d'une mobilité durable	- Mise en place de stationnement payant « mis à part pour les secteurs purement résidentiels où la réglementation peut être adaptée en fonction des conflits d'usage. » - Pour le stationnement public en ouvrage, prévoir des places pour les deux roues motorisées et développer les dispositifs de service favorisant le covoiturage, l'autopartage et les véhicules propres

¹⁹ Par exemple, le Conseil Général du Val-de-Marne ne semble pas en capacité de résorber les coupures urbaines prioritaires du Département pour 2015.

²⁰ Un quart des déplacements individuels motorisés des Parisiens se fait en deux-roues motorisés.

	ACTIONS (suite)	IMPACT IDENTIFIE POUR IVRY
5.3	Encadrer le développement du stationnement privé	- Prescription : normes plafond pour les bureaux dans le règlement du PLU - Préconisation : normes plancher pour les habitations dans le règlement du PLU
5.4	Optimiser l'exploitation routière pour limiter la congestion	Réalisation d'opérations ponctuelles pour mailler le réseau de voirie magistrale comme la « réalisation d'un franchissement des voies ferrées et de la Seine dans le Val-de-Marne » ²¹
5.5	Encourager et développer la pratique du covoiturage	
5.6	Encourager l'autopartage	

Le défi 5 se situe dans la même logique que celle de la Ville comme l'illustre l'objectif 2b « réduire la place de l'automobile » de la charte Ecoquartiers.

Le stationnement payant sur voirie est aujourd'hui présent sur une grande partie de la ville et les zones non couvertes sont les secteurs résidentiels. L'axe RD5 devra néanmoins être traité afin de respecter les préconisations du PDUIF tant en terme de développement du réseau bus (ligne 183 Mobilien) que de restriction de l'usage de la voiture individuelle. De même, **le parking Marat respecte déjà la plupart des préconisations du PDUIF** en matière de stationnement en ouvrage public avec la présence de stationnement deux roues et d'une station d'autopartage.

En ce qui concerne **la réglementation du stationnement privé, la zone UIC du règlement du PLU est aujourd'hui plus ambitieuse que les préconisations du PDUIF en matière de logement.** Par contre, pour les bureaux, il sera nécessaire de prendre en compte les prescriptions du PDUIF dans le cadre de la révision générale du PLU, mais cela correspond à la logique qui se dessine dans le PADD.

Enfin, à l'image de ce qui a été prévu dans le règlement de la zone UIC du PLU, le PDUIF préconise une clause permettant **la mutualisation des parcs de stationnement** dans le cadre de « vastes projets d'urbanisation, [des] écoquartiers et [des] nouveaux quartiers urbains ».

DEFI 6 : RENDRE ACCESSIBLE L'ENSEMBLE DE LA CHAINE DE DEPLACEMENT

En Ile-de-France, 30 à 40% des habitants ont des difficultés permanentes ou temporaires pour se déplacer. A cela s'ajoute la perspective d'un vieillissement de la population (projection de 18% de + de 65 ans d'ici 2020 contre 12% aujourd'hui). Aussi le PDUIF cherche à adapter une approche pragmatique vu l'ampleur des travaux de mise en accessibilité de la voirie qui seraient nécessaires pour répondre à ce défi.

²¹ Portée depuis longtemps par le Conseil Général du Val de Marne et Seine Amont Développement.

	ACTIONS	IMPACT POUR IVRY
6.1	Rendre la voirie accessible	- Respect de la réglementation en matière de places de stationnement réservées et d'arrêts de bus en lien avec le Schéma Directeur d'Accessibilité d'ici 2015 - Pour 2020, objectif de rendre accessibles les traversées piétonnes, les mobiliers urbains et de signaler les escaliers
6.2	Rendre accessibles les transports en commun	Le STIF fixe l'objectif de rendre accessibles les bus pour 2015 et 80% des gares pour 2020.

A Ivry, en ce qui concerne **les voiries nouvelles, toutes répondront à ces critères d'accessibilité** (Charte des Espaces Publics). Pour les rues existantes, il s'agira de prendre en compte ces préconisations listées dans le Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics (PAVE) en cours de rédaction.

Les lignes de bus 125, 132, 182 et 323 sont accessibles²². Les lignes 180, 183 et 325 (réseau Mobilien) ne sont pas accessibles pour l'instant (projets en cours).

DEFI 7 : RATIONALISER L'ORGANISATION DES FLUX DE MARCHANDISES ET FAVORISER L'USAGE DE LA VOIE D'EAU ET DU TRAIN

En Ile-de-France 90% du transport de marchandises et des livraisons en ville se font par la route. Les poids lourds et les utilitaires représentent 20% du trafic routier mais sont responsables du tiers des émissions de gaz à effet de serre et de la moitié des émissions d'oxyde d'azote. Les poids lourds sont également à l'origine de 4% des accidents mais de 12% des tués sur les routes franciliennes. Dans ce contexte, le PDUIF cherche à limiter le recours systématique à la route en favorisant l'émergence de solutions alternatives, essentiellement ferroviaires et fluviales.

	ACTIONS	IMPACT POUR IVRY
7.1	Préserver et développer des sites à vocation logistique	A Ivry, il est demandé de préserver le site logistique de Champ Dauphin et le port urbain d'Ivry au nord des ponts Mandela dans le PLU (ratio d'un site logistique de 4 ha pour 100 000 hab.)
7.2	Favoriser l'usage de la voie d'eau	Transférer de nouveaux flux de la route vers la voie d'eau à l'image du projet du SYCTOM avec son tunnel d'évacuation des déchets sous la RD19
7.3	Améliorer l'offre de transport ferroviaire	Maintenir des sillons ferroviaires pour le fret tout en garantissant la fiabilité de la desserte voyageurs RER et train

²² Une ligne est dite accessible quand au moins 70% de ses arrêts sont rendus accessibles. Ainsi les efforts à fournir pour répondre à ce critère ne dépendent pas uniquement de la Ville, une ligne desservant le plus souvent plusieurs communes.

	ACTIONS (suite)	IMPACT IDENTIFIE POUR IVRY
7.4	Contribuer à une meilleure efficacité du transport routier de marchandises et optimiser les conditions de livraison	Jalonnement, utilisation du critère surfacique et non plus du tonnage et harmonisation des réglementations de livraison
7.5	Améliorer les performances environnementales du transport de marchandises	Mettre en place des réglementations interdisant la circulation des poids lourds polluants (norme EURO 3 pour 2014 et EURO 4 pour 2018)

La préservation du terrain Champ Dauphin comme site ferroviaire à vocation logistique ne correspond pas à la programmation urbaine d'Ivry Confluences qui y prévoit une zone d'activité. La Ville souhaite en effet profiter de cette opportunité foncière pour augmenter l'intensité urbaine à proximité de la gare RER d'Ivry qui à terme sera mieux desservie. De plus, la compatibilité du maintien d'un site logistique sur les terrains Champ Dauphin avec le projet de ligne à grande vitesse POCL (Paris Orléans Clermont-Ferrand Lyon) soutenu par le STIF reste à vérifier.

Concernant le fret fluvial, **la Ville soutient le développement de ce mode de transport de marchandises** et mène une réflexion sur l'évolution du port urbain en un site logistique fluvial.

Enfin, la Ville participe déjà à contribuer à une meilleure efficacité du transport routier de marchandises car le règlement du PLU impose des places de livraison à l'intérieur des parcelles privées et une réflexion est en cours sur la réglementation des livraisons sur toute la commune.

Néanmoins, il est possible de s'interroger sur :

- l'efficacité des actions proposées pour relever le défi du transport de marchandises. En effet, localement, il est demandé aux collectivités **d'harmoniser leurs conditions de livraison** avec les territoires voisins mais le **STIF n'apparaît pas comme pilote** car il ne propose pas de moyens ni même de cadre pour mener à bien cette action. Le projet présenté ne semble pas remédier aux insuffisances du précédent PDU en la matière liées à un manque de lisibilité et de moyens accordés aux actions correspondantes. Mais avant tout, la volonté politique exprimée ne doit-elle pas aller au-delà de l'orientation du choix du mode et faire également référence aux lieux de production des marchandises transportées, lesquelles « en vertu » d'un système économique mondialisé parcourent souvent des kilométrages exorbitants ?
- la réglementation des performances environnementales des poids lourds qui se fera via des arrêtés municipaux, ce qui soulèvera évidemment la question des **moyens techniques, financiers et humains alloués au contrôle de ces règles.**

DEFI 8 : CONSTRUIRE UN SYSTEME DE GOUVERNANCE QUI RESPONSABILISE LES ACTEURS DANS LA MISE EN ŒUVRE DU PDUIF

Selon le STIF, la bonne mise en œuvre du PDUIF passe par une mobilisation de l'ensemble des acteurs de la mobilité qui pourrait se faire dans le cadre du PACTE pour la mobilité, qui signifie « Pour Accélérer le Changement Tous Ensemble ». Concrètement, différentes instances de concertation seraient mises en place :

- les Assises annuelles de la mobilité en Ile-de-France et une instance de concertation pour le transport de marchandises qui seraient pilotées à l'échelle régionale par le STIF afin de contrôler l'avancement de la mise en œuvre des actions inscrites dans le PDUIF et si nécessaire de les faire évoluer,
- les comités locaux qui auraient pour rôle de piloter la mise en œuvre du PDUIF au niveau local. Les départements serviraient de relais entre ces comités locaux et les instances régionales. **Les intercommunalités quant à elles auront la responsabilité de réaliser des Plans Locaux de Déplacements (PLD), qui complètent le PDUIF en précisant son contenu.** Les PLD comprendront un « volet socle » avec des actions obligatoires et un « volet à la carte » pour d'autres actions.

DEFI 9 : FAIRE DES FRANCILIENS DES ACTEURS RESPONSABLES DE LEURS DEPLACEMENTS

La logique portée par le PDUIF pointe la nécessité d'une bonne connaissance des moyens alternatifs à la voiture individuelle existants afin qu'une autre mobilité se développe.

	ACTIONS	IMPACT IDENTIFIE POUR IVRY
9.1	Développer les plans de déplacements d'entreprise (PDE) et d'administration	- Inciter les entreprises à élaborer un PDE
9.2	Mettre en place des plans de déplacements d'établissements scolaires	
9.3	Donner une information complète, multimodale, accessible à tous et développer le conseil en mobilité	Evolution du site Internet du PDUIF prévue pour 2015 avec l'intégration progressive des modes autres que les transports collectifs : la Ville aura la charge du déploiement local

La Ville s'est dotée d'un Plan de Déplacements de l'Administration en 2011. Un Pédibus²³ a été mis à l'étude dans le quartier Vérollet mais n'a pu se concrétiser faute de participants. La diffusion de l'information multimodale proposée va dans le sens de la promotion des modes alternatifs à l'utilisation individuelle de la voiture inscrite par la Municipalité dans son programme d'action.

²³ Il s'agit d'un ramassage scolaire réalisé à pied par les parents d'élèves pour mener les enfants à l'école

IMPACT DU PDU : DES EFFORTS SUPPLEMENTAIRES SERONT NECESSAIRES

Les actions du PDUIF devraient permettre d'atteindre l'objectif de réduction de 20% des émissions de gaz à effet de serre liées au transport d'ici 2020 en Ile-de-France. Elles permettront également de réduire les émissions de polluants mais des niveaux élevés de pollution persisteront à Paris et en cœur d'agglomération. Ainsi, il est préconisé de mettre en place des actions complémentaires visant à remplacer les véhicules polluants par des véhicules moins émetteurs.

Le STIF préconise ainsi la mise en place de ZAPA (Zones d'Actions Prioritaires pour l'Air). Aujourd'hui, aucune des 8 villes, dont Paris et Plaine Commune, candidates à l'expérimentation, n'a déposé de dossier dans les temps car le dispositif a été jugé trop rigide. De plus, le fait d'interdire la circulation des véhicules les plus polluants ne paraît pas la mesure la plus efficace pour lutter contre la pollution de l'air. D'une part, cette mesure peut sembler injuste car ce sont les ménages les plus modestes qui possèdent les véhicules les plus anciens et il existe dans le territoire francilien une mobilité subie issue notamment de l'étalement urbain démarré dans les années 1960-70. D'autre part, les véhicules les plus anciens sont aussi souvent ceux qui roulent le moins. Enfin, le fait que les ZAPA ne prennent pas en compte les émissions de CO₂ interdit la circulation aux vieux véhicules Diesel mais pas aux 4 x 4 tout neufs. Il semble nécessaire qu'une **réflexion s'amorce au niveau régional pour que la mise en place des ZAPA, le cas échéant, se fasse en concertation avec les territoires concernés.**

Le bruit ne sera pas forcément réduit de manière significative partout car la réduction du trafic à l'échelle régionale n'est pas un levier suffisant : pour obtenir une diminution de 3 dB, il faudrait diminuer le trafic de moitié. Le PDUIF préconise donc des actions complémentaires, notamment la pacification de la circulation mais aussi des aménagements « anti-bruit » près du réseau magistral, un travail sur les livraisons en milieu urbain et un renouvellement de matériel ferroviaire.

COUTS ET FINANCEMENTS

Les dépenses de fonctionnement liées au transport collectif devraient augmenter de 25% en 2020 par rapport à 2009 pour atteindre 10,5 milliards d'euros. Cela nécessitera de nouvelles sources de financement pour lesquelles les trois pistes sont : une augmentation du versement transport, des recettes tarifaires et/ou une réduction des dépenses d'exploitation.

Cependant ces sources de financement ne sont pas clairement définies alors qu'elles peuvent avoir un impact important sur les populations. Par ailleurs, les calculs de prévisions de trafic se basent sur l'hypothèse, incertaine, d'un prix du carburant maîtrisé.

En ce qui concerne les frais d'investissement, les Communes, Intercommunalités et Départements seraient mis à contribution dans le cadre de la réalisation des infrastructures des T Zen(s) et des lignes de bus Mobilien.

Ainsi, on note une tendance à donner de plus en plus de possibilité aux intercommunalités de devenir des Autorités de Transports de proximité. Cela permet certes d'être au plus près des besoins locaux mais ne faut-il pas y voir un désistement financier du STIF ?

Par ailleurs, en dehors des lignes de bus identifiées Express et Mobilien, aucune perspective n'apparaît clairement pour les autres lignes du réseau de bus.

EN CONCLUSION

Les engagements du programme municipal en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre, et par conséquent de développement des modes actifs et de réduction de la circulation automobile, ne sont pas en contradiction avec les objectifs ambitieux du projet de PDUIF présenté par la Région.

Toutefois, la qualité de vie des habitants et actifs d'Ivry-sur-Seine nécessite, et ce d'autant plus au regard des développements urbains attendus, que soient intégrés au projet :

- l'amélioration de la fréquence du RER C en cœur d'agglomération dès 2013 sans attendre le projet de tram-train Massy-Evry, et en soulignant au passage la nécessité du nouvel accès sud à la gare d'Ivry, celle-ci étant identifiée comme pôle de desserte de secteur dense,
- le prolongement de la ligne 10 du métro jusqu'à la place Gambetta à Ivry,
- la localisation d'une correspondance à la station « Maison Blanche » dans le cadre du prolongement de la ligne 14 au sud jusqu'à Orly,
- une action visant à l'amélioration de la qualité de l'air dans les enceintes souterraines de transport ferroviaire,
- la passerelle aux câbles (Ivry-Charenton) comme coupure urbaine prioritaire à résorber (dans le cadre des itinéraires cyclables et piétons),
- l'interdiction de la fermeture des « guichets humanisés » d'accueil et de vente de billets dans les gares et stations de métro,
- des précisions sur :
 - la manière de parvenir à une harmonisation des règlements de livraison en Ile-de-France, et plus généralement de réduire le kilométrage parcouru par les marchandises,
 - le contrôle des poids lourds polluants en infraction,
 - les financements disponibles pour d'une part résorber les coupures urbaines (pénalisant les modes actifs) et d'autre part le réseau bus hors lignes Express et Mobilien,
 - la mise en place des ZAPA le cas échéant.

Dans cette même logique, il convient par ailleurs de s'opposer :

- au maintien du site Champ Dauphin comme site logistique ferroviaire à préserver,
- au critère incontournable du bus articulé pour qu'une ligne de bus intègre le réseau Mobilien.

Il est ainsi proposé au Conseil municipal de donner un avis favorable au projet de PDUIF mentionnant les réserves listées ci-dessus.

Annexe : réseau bus actuel à Ivry (en annexe)

Document « projet PDUIF » téléchargeable à l'adresse suivante :

<https://asp.zone-secure.net/v2/index.jsp?id=159/136/22600&lng=fr>

ESPACES PUBLICS

Plan de Déplacements Urbains de la Région Ile-de-France (PDUIF)

Avis

LE CONSEIL,

sur la proposition de son président de séance,

vu le code général des collectivités territoriales,

vu le code des transports, et notamment ses articles L1214-1 et suivants,

vu la loi n° 82-1153 d'orientation des transports intérieurs dite LOTI du 30 décembre 1982,

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

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

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 la délibération du Conseil Régional d'Ile-de-France du 23 juin 2011 approuvant la convention particulière relative à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports collectifs de 2011 à 2013 qui mentionne la réalisation d'études pour le prolongement de la ligne 10 du métro et le tramway sur la RD5,

vu la délibération du Conseil Régional d'Ile-de-France du 16 février 2012 arrêtant le projet de Plan de déplacements urbains d'Ile-de-France (PDUIF),

vu le projet de PDUIF, et notamment ses objectifs de limitation de l'usage des véhicules motorisés et de croissance des déplacements en transports en commun et en modes actifs,

vu le courrier du 6 avril 2012 de Monsieur Huchon, Président du Conseil Régional d'Ile-de-France, sollicitant l'avis des Conseils délibérants des collectivités territoriales compétentes en matière de déplacements,

vu sa délibération en date du 23 juin 2011 approuvant le Plan Climat Energie Territorial,

vu sa délibération en date du 24 mai 2012 adoptant la Charte « Ville Handicap »,

vu sa délibération en date du 28 juin 2012 approuvant la Charte des Espaces Publics et la Charte Ecoquartiers,

considérant l'objectif de la Municipalité d'un meilleur partage de l'espace public et de mise en œuvre d'un plan de déplacements urbains favorisant les circulations douces et transports propres, alternatifs à la voiture particulière,

considérant que la Ville d'Ivry-sur-Seine vise à réduire les émissions de gaz à effet de serre du territoire de 10% d'ici à 2014, cela conformément aux objectifs de la France d'une réduction de 20% d'ici à 2020,

considérant que la Ville d'Ivry-sur-Seine entend marquer sa volonté politique de répondre aux attentes des personnes en situation de handicap résidant sur son territoire et promouvoir leur intégration dans la cité en la formalisant notamment dans la charte « Ville Handicap »,

considérant l'objectif de la Municipalité d'engager avec les entreprises et commerçants sur le territoire de la commune une réflexion pour réduire les nuisances liées à la circulation des marchandises et des poids lourds,

considérant que la politique de la Ville d'Ivry-sur-Seine en matière de déplacements est ainsi en cohérence avec les objectifs affichés du projet de PDUIF, traduits en neuf défis, y compris dans leurs aspects prescriptifs concernant les priorités données aux carrefours à feux, les normes de stationnement dans les bureaux et pour les vélos,

considérant que la Ville d'Ivry-sur-Seine a besoin d'un accroissement quantitatif et qualitatif de l'offre de transports collectifs structurants pour accompagner son développement urbain de façon durable, notamment sur le Plateau et dans les quartiers d'Ivry Port,

DELIBERE

par 44 voix pour et 1 abstention

ARTICLE 1 : EMET un avis favorable au projet de PDUIF sous réserve de la prise en compte dans le cadre de l'enquête publique à venir, des remarques développées dans les articles suivants.

ARTICLE 2 : DEMANDE que dans le Défi 2 « Rendre les transports collectifs plus attractifs »

- soient intégrés :
 - le prolongement de la ligne 10 du métro jusqu'à la place Gambetta à Ivry,
 - la localisation d'une correspondance à la station « Maison Blanche » dans le cadre du prolongement de la ligne 14 au sud jusqu'à Orly,
 - une amélioration de la fréquence du RER C en cœur d'agglomération dès à présent sans attendre l'arrivée du tram-train Massy Evry en 2017, et en soulignant au passage la nécessité du nouvel accès sud à la gare d'Ivry, celle-ci étant identifiée comme pôle de desserte de secteur dense,
 - une action visant à l'amélioration de la qualité de l'air dans les enceintes souterraines de transport ferroviaire,
 - l'interdiction de la fermeture des « guichets humanisés » d'accueil et de vente de billets dans les gares et stations de métro.

- soit supprimé :
 - le critère de bus articulé pour qu'une ligne de bus bénéficie du niveau de service Mobilien.
- soit précisé :
 - le financement envisagé pour le réseau bus hors lignes Express et Mobilien.

ARTICLE 3 : DEMANDE que dans le Défi 4 « Redonner à la marche de l'importance dans la chaîne des déplacements et donner un nouveau souffle à la pratique du vélo » :

- soit intégrée :
 - la passerelle aux câbles comme coupure urbaine prioritaire à résorber.
- soient précisés :
 - les financements disponibles pour résorber les coupures urbaines.

ARTICLE 4 : DEMANDE que dans le Défi 7 « Rationaliser l'organisation des flux de marchandises et favoriser l'usage de la voie d'eau et du train » :

- soient précisés :
 - la manière de parvenir à une harmonisation des règlements de livraison en Ile-de-France, et plus généralement de réduire le kilométrage parcouru par les marchandises,
 - les moyens de contrôle des poids lourds polluants en infraction.
- soit supprimé :
 - le site de Champ Dauphin comme site logistique ferroviaire à préserver.

ARTICLE 5 : DEMANDE que soient précisées et discutées, le cas échéant, les modalités de mise en place des ZAPA (Zones d'actions prioritaires pour l'air).

TRANSMIS EN PREFECTURE
 LE 25 SEPTEMBRE 2012
 RECU EN PREFECTURE
 LE 25 SEPTEMBRE 2012
 PUBLIE PAR VOIE D'AFFICHAGE
 LE 25 SEPTEMBRE 2012