

## Concertation pour l'élaboration de la feuille de route 2017-2020 du PDUIF

### Synthèse du séminaire dans les Yvelines

Place de la voiture et ses nouveaux usages  
Plans de mobilité – Intermodalité Nouveaux  
usages de la voirie



**Le 10 mars 2017 de 14h à 17h30  
à la CCI de Versailles - Yvelines**

## Cadrage et interventions lors du séminaire

Pour faire un point d'étape sur le PDUIF (Plan de déplacements urbains d'Ile-de-France), le STIF a organisé 8 séminaires de travail, un dans chaque département francilien. Dans chacun de ces séminaires, il était proposé aux participants d'échanger sur 4 thématiques. Les participants aux ateliers, des élus, des agents des collectivités, ainsi que d'autres acteurs de la mobilité dans les territoires, étaient invités à identifier les freins, les leviers et des idées pour donner un nouveau souffle au PDUIF dans le cadre de la feuille de route 2017-2020.

Le séminaire dans les Yvelines s'est déroulé le 10 mars 2017 de 14h à 18h à Versailles. Il a permis d'approfondir des thèmes au regard des enjeux spécifiques à la grande couronne :

1. **La place de la voiture et ses nouveaux usages** (l'autopartage, le covoiturage, les véhicules intelligents).
2. **Les plans de mobilité** (anciennement Plans de déplacements d'entreprises).
3. **Les nouveaux usages de la voirie** (modes actifs, accessibilité, sécurité routière, circulation des bus).
4. **L'intermodalité et les pôles.**

L'après-midi était rythmée par une alternance de présentations introductives et de temps de réflexion en petits groupes. 70 personnes ont participé au séminaire.

Le président de la CCI des Yvelines, **Gérard Bachelier**, a introduit l'après-midi par un mot d'accueil suivi de **Jean-François Raynal**, vice-président du Conseil Départemental des Yvelines délégué aux mobilités, qui a évoqué les actions du Département. **Olivier Nalin**, directeur du développement, des affaires économiques et tarifaires du STIF, a ensuite rappelé le contexte et l'objectif du séminaire. **Laurence Debrincat**, responsable de la division des études générales du STIF, a évoqué les indicateurs sur chacune des thématiques abordées qui soulignent les avancées obtenues et la nécessité de poursuivre et de développer les bonnes pratiques afin d'atteindre les objectifs du PDUIF. Enfin, **Philippe Leclerc**, chef de service déplacements à la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines a présenté le PLD (Plan local de déplacements) qui a été mis en œuvre dans son agglomération et l'intérêt pour les EPCI de mettre en place par ce biais un cadre pour prioriser les actions en matière de mobilité.

Plusieurs témoignages ont permis d'engager les échanges dont ce compte rendu dresse la synthèse. A la fin du séminaire, **Laurent Probst**, Directeur général du STIF, a rappelé l'ambition d'une nouvelle feuille de route pour le PDUIF, adaptée aux enjeux rencontrés par les départements de grande couronne. Enfin, **Gaël Barbotin**, conseiller régional d'Ile-de-France et maire-adjoint de Rambouillet, a conclu les travaux en rappelant l'importance de poursuivre l'amélioration de l'offre de transports pour le développement économique des Yvelines et en présentant les actions du plan route anti-bouchons et pour changer la route, adopté par le Conseil régional d'Ile-de-France le 9 mars 2017.



*Dans les pages qui suivent les contributions des participants au séminaire sont présentées. Les paragraphes précédés de ✓✓✓ soulignent les sujets les plus évoqués. Les paragraphes précédés de ✓ indiquent des sujets évoqués mais moins récurrents.*

## 1/ La place de la voiture et ses nouveaux usages

Cette thématique proposait d'approfondir les enjeux du développement de l'autopartage, du covoiturage, des véhicules électriques et intelligents. Elle a été introduite par le témoignage d'**Armel Pitois** de l'association Pouces d'Yvelines, qui a présenté le réseau d'autostop organisé mis en place par son association dans des territoires ruraux du département.

### LES FREINS IDENTIFIES

- Le modèle économique de l'autopartage n'est **pas toujours rentable** (coût de la maintenance des véhicules d'autopartage, coût des batteries et des bornes de recharge électrique, etc.).
- Il existe des **problèmes d'insécurité** lors du stationnement des véhicules sur des aires de covoiturage: ils peuvent être dégradés.
- La fiabilité du covoiturage et de l'autopartage est **aléatoire** : difficultés à s'assurer qu'un véhicule sera disponible au bon endroit au bon moment.
- Les automobilistes préfèrent souvent être propriétaires de leur véhicule et ont une **faible confiance** dans des véhicules qui ne leur appartiennent pas.
- La multiplicité des acteurs de ces nouveaux usages les rend parfois **peu lisibles** et les collectivités ont des difficultés à identifier ceux qu'il conviendrait d'encourager ou de soutenir, ne serait-ce que par de la communication.

### LES LEVIERS ET IDEES PROPOSEES

- ✓✓✓ **Homogénéiser les différents systèmes** pour une meilleure lisibilité, cela pourrait être le rôle du STIF.
- ✓✓✓ **Communiquer** : sensibiliser les entreprises, mieux diffuser les informations, faciliter la mise en relation des usagers par des applications dédiées par exemple.
- ✓✓ Les **DRH des entreprises** peuvent avoir un rôle moteur dans la promotion du covoiturage en l'organisant pour les salariés.
- ✓ Accompagner le renouvellement du parc automobile vers d'**autres technologies** (véhicules hybrides, électriques, à hydrogène).
- ✓✓ Proposer un plan national d'**installation de bornes électriques** pour accélérer cette mutation.
- ✓ Un service de **transports à la demande** avec des véhicules électriques pourrait être mis en place avec un réseau de bénévoles.
- ✓✓ Mettre en en place une **tarification préférentielle** pour le stationnement pour les véhicules électriques serait incitatif.

*Les participants ont insisté sur les réticences des automobilistes à changer leurs habitudes pour adopter les nouveaux usages de la voiture. Ils considèrent qu'un vaste travail incitatif est à réaliser : développement de l'offre, meilleure communication, amélioration de la visibilité et accompagnement financier.*

---

## 2/ Les Plans de mobilité

Le sujet des Plans de mobilités, anciennement plans de déplacements (inter) entreprises (les PDIE et PDE), a été introduit par **Andréa Zorilla** de la CCI de Versailles – Yvelines. Elle a présenté le travail mis en place par la Chambre de commerce, pour développer des plans de mobilité dans le cadre du réseau d'entreprises COAXION, que la CCI anime, et avec l'appui des collectivités locales. Les participants ont ensuite partagé leurs idées pour identifier des leviers, généraliser ces plans et assurer leur mise en œuvre.

### LES FREINS IDENTIFIÉS

- Un Plan de mobilité inter-entreprises regroupe des entreprises ayant des **problématiques parfois très différentes**, surtout lorsqu'il s'agit de PME : horaires, dispersion des salariés, etc.
- Les acteurs de la mobilité sont trop **peu sensibilisés** à ces plans.
- Il y a beaucoup **d'entreprises de petite taille** pour lesquelles il peut être compliqué de s'emparer du sujet.
- Il est difficile de faire **évoluer les pratiques** des salariés qui ont leurs habitudes.
- La réglementation n'est **pas claire** sur ce qui est attendu des plans de mobilité.
- Le **turn-over des salariés** et notamment des DRH est parfois important, ce qui rend difficile l'organisation de ces plans et l'implication des salariés.
- Le **déménagement d'une entreprise** peut aussi remettre en cause toute l'organisation.

### LES LEVIERS ET IDEES PROPOSEES

- ✓✓✓ Faire de la **pédagogie** sur l'intérêt de ces plans auprès des entreprises mais aussi des élus et des salariés eux-mêmes.
- ✓✓✓ **Mieux évaluer les besoins** des entreprises : mettre à disposition des entreprises un questionnaire-type afin d'établir un diagnostic des besoins sur un territoire.
- ✓✓✓ Renforcer le **rôle incitatif** des collectivités territoriales et EPCI en communication, animation et coordination des Plans de mobilité, grâce à des **outils « clé en main »** pour les entreprises qui voudraient se doter d'un Plan de mobilité.
- ✓✓ Apporter des **aides** ou avantages aux entreprises qui se dotent d'un Plan de mobilité : avantages fiscaux, subventions pour le renouvellement de la flotte de véhicules, réservation de places de stationnement, etc.
- ✓ **Développer les liens entre les entreprises** qui ont déjà un Plan de mobilité et celles qui n'en ont pas : les retours d'expérience pourraient inciter de nouvelles entreprises à s'emparer du sujet.
- ✓✓ Définir **un référent dans chaque entreprise** concernée mais aussi dans les collectivités territoriales ou EPCI.
- ✓ Les collectivités et entreprises pourraient constituer **un groupement** dont le but serait de communiquer et d'évaluer les actions mises en place.

*Les participants ont souligné qu'il peut être difficile pour les entreprises – surtout les plus petites – de s'approprier les plans de mobilité et s'interrogent sur le rôle des collectivités pour encourager et accompagner les entreprises de leur territoire à entrer dans la démarche. Ils demandent que les potentiels*

***pilotes de plans soient mieux accompagnés : communication, diagnostic des besoins, soutien financier, identification de référents dans les territoires.***

---

### 3/ Les nouveaux usages de la voirie

Le sujet proposé recouvrait les modes actifs, la mise en accessibilité, la sécurité routière, et les aménagements nécessaires à la circulation des bus. Pour illustrer le partage de la voirie, **Hélène Surreaux** de la communauté urbaine Grand Paris Seine et Oise a fait part des enjeux rencontrés lors de l'élaboration d'un schéma directeur cycliste dans son agglomération.

#### LES FREINS IDENTIFIES

- Les **problèmes de sécurité** constituent le principal frein à l'usage des modes actifs : voiries non sécurisées, vitesse des automobiles en zone rurale, etc.
- Le partage de la voirie entre les différents usages est parfois **difficile à organiser** : cohabitation entre bus et vélos, réduction de voies pour les automobiles à faire accepter, etc.
- Le **code de la route** n'est pas toujours respecté.

#### LES LEVIERS ET IDEES PROPOSEES

- ✓✓✓ Développer le réaménagement de voies routières en **voies « apaisées »**, y compris dans les zones rurales où le maillage cyclable est peu développé.
- ✓ La **densification** pourrait entraîner une augmentation des déplacements à pied.
- ✓✓✓ Un travail de **pédagogie** sur la sécurité routière, le respect du code de la route et des différents usagers commence dès l'école primaire, avec par exemple un appui des conseils municipaux des enfants ou des commissions accessibilité.
- ✓ Renforcer la **sécurisation des abords des lieux les plus fréquentés**, en concertation avec les usagers.
- ✓✓ Mener une réflexion sur la **place des deux-roues motorisés** pour mieux les intégrer dans la conception des aménagements.
- ✓✓ Accélérer la réalisation d'**abris vélos**.

***La nécessité de donner toute leur place aux modes actifs sur la voirie a été exprimée par les participants qui proposent des mesures incitatives pour le report vers le vélo et la marche, ainsi qu'un travail de pédagogie pour que la cohabitation des différents usagers se déroule harmonieusement.***

---

## 4/ L'intermodalité et les pôles

Pour introduire la thématique, **Hervé Geninasca**, du département des Yvelines, a présenté la politique d'intermodalité du département déclinée à travers le Schéma départemental des équipements d'intermodalité.

**Anais Veras** de la Communauté d'Agglomération de Saint Germain Boucles de Seine, a présenté le pôle multimodal de la gare Le Vésinet – Le Pecq ainsi que les différents enjeux que la réalisation de ce projet a soulevé.

### LES FREINS IDENTIFIES

- Les **problèmes de gouvernance** dus à la séparation des compétences voirie et mobilité, qui induisent des maîtrises d'ouvrages dispersées.
- **Les coûts importants** d'étude et d'aménagement des pôles intermodaux, que les petites collectivités ne peuvent pas toujours assumer.
- Le manque de **réserves foncières**, particulièrement dans les centres villes, pour développer un pôle multimodal.
- L'**accessibilité à vélo** des gares ferroviaires ou routières est parfois difficile.

### LES LEVIERS ET IDEES PROPOSEES

- ✓✓✓ L'**EPCI** devrait être l'échelon compétent pour l'aménagement des pôles multimodaux.
- ✓✓ Développer les **parkings relais**. Même quand ceux-ci ne sont pas à proximité immédiate des pôles, les collectivités souhaiteraient pouvoir bénéficier de l'aide du STIF.
- ✓ Développer la desserte fine des zones résidentielles par **des minibus électriques** qui organiseraient le rabattement vers les gares.
- ✓ Avoir recours au **transport par câble** (type téléphérique) pour relier des pôles entre eux.
- ✓✓ Faciliter le **soutien financier du STIF et l'aide au recours à des bureaux d'étude** pour les communes à petit budget qui souhaitent améliorer l'intermodalité sur un pôle.
- ✓ S'interroger sur la **place des taxis et VTC (véhicules de transport avec chauffeur)**, surtout dans les zones périurbaines et rurales.
- ✓✓ Mettre en avant l'intermodalité entre les transports en commun « traditionnels » et les nouveaux modes (transport à la demande, covoiturage, autopartage, etc.), via une **amélioration de l'application ViaNavigo**.

*Les participants ont considéré que l'aménagement de pôles multimodaux coûte cher et aimeraient être aidés dans ce cadre. Ils voudraient que soient développés des modes de rabattement innovants vers ces pôles.*

---



Retrouvez l'ensemble des synthèses sur le site <http://www.pduif.fr/>.