

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

### Synthèse du séminaire dans le Val d'Oise

Place de la voiture et ses nouveaux usages

Nouveaux usages de la voirie

Transport de marchandises et logistique

Intermodalité et pôles



**Le 13 mars 2017**  
**à l'Hôtel du département de 14h à 17h**

## Introductions et cadrages du séminaire

Pour faire un point d'étape sur le PDUIF (Plan de déplacements urbains d'Île-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 différentes. 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 le Val-d'Oise s'est déroulé le 13 mars 2017 de 14h à 17h dans les locaux de l'Hôtel du Département à Cergy. Il a permis d'approfondir des thèmes spécifiques des enjeux de la grande couronne :

1. **La place de la voiture et ses nouveaux usages** (l'autopartage, le covoiturage, les véhicules intelligents).
2. **Les nouveaux usages de la voirie** (modes actifs, accessibilité, sécurité routière, circulation des bus).
3. Le transport de **marchandises et la logistique**.
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 sur ces thématiques. 70 personnes réparties par tables ont participé au séminaire du Val-d'Oise.



**Yannick Boëdec**, conseiller du Val-d'Oise délégué aux transports et aux infrastructures routières, a introduit la journée par un mot d'accueil, suivi de **Stéphane Beaudet**, Vice-président de la Région Île-de-France et Vice-président du STIF, qui a évoqué les grands objectifs de la feuille de route 2017-2020. **Laurence Debrincat**, responsable de la division études générales du STIF, a ensuite rappelé le contexte et les objectifs du séminaire. Elle a également présenté des indicateurs qui soulignent les avancées obtenues dans les différents défis du PDUIF, et la nécessité de poursuivre et développer les

bonnes pratiques. Elle a enfin rappelé l'importance des PLD (Plans locaux de déplacements) pour décliner et surtout prioriser les actions du PDUIF au niveau local. Enfin, **Angélique Bosquet**, directrice des mobilités et du stationnement à la CACP (Communauté d'Agglomération de Cergy-Pontoise) a présenté le PLD qui a été mis en œuvre sur son territoire, ainsi que l'intérêt et les enjeux pour les EPCI de mettre en œuvre une telle démarche.

Plusieurs témoignages ont permis d'engager les échanges, desquels ce compte-rendu dresse la synthèse. A la fin du séminaire, **Olivier Nalin**, Directeur du développement, des affaires économiques et tarifaires du STIF, a pu commenter les propositions et rappeler l'ambition d'une nouvelle feuille de route pour le PDUIF, adaptée aux enjeux rencontrés par les départements de grande couronne.

*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 de **Thomas Matagne**, fondateur de la société Ecov, qui a présenté un dispositif de covoiturage développé dans le Vexin : Covoit'ici. Les participants ont ensuite fait part de leurs remarques et idées.

### LES FREINS IDENTIFIES

- La **fragilité du système économique de l'autopartage**, la **disparité des acteurs et des modèles** présents en Île-de-France.
- Le **manque de sécurisation des points de rencontre covoiturage**.
- L'absence de réflexion pour **les autres usages que la voiture dans l'aménagement** des espaces des points de covoiturage.
- La problématique des **villages éloignés** des grandes voiries circulées, où une station de covoiturage comme celles proposées par Covoit'ici aurait un coût important. Le **transport à la demande** serait donc plus adapté que le covoiturage dans ces territoires ruraux.
- Le manque de financement pour le **transport à la demande (TAD) qui n'est pas suffisamment** considéré comme **une offre de transport à part entière** et pas assez soutenu financièrement par le STIF. Les dispositifs de covoiturage ne peuvent pas se substituer au TAD.

### LES LEVIERS ET IDEES PROPOSEES

- ✓ En matière d'**autopartage**, **favoriser le « bon voisinage »** pour que les habitants dans les villages ruraux s'organisent d'eux-mêmes, en soutenant par exemple les systèmes de **location entre particuliers**.
- ✓ La nécessité de **porter financièrement un système d'autopartage** harmonisé avec les autres systèmes français.
- ✓✓✓ En ce qui concerne le **covoiturage**, le rôle important des collectivités territoriales pour **encadrer** la démarche : développer une communication adaptée pour intégrer le covoiturage dans le **réseau de transport en commun**, et établir une **confiance** qui n'est pas présente aujourd'hui.
- ✓✓ Faire des aménagements simples sur des infrastructures qui existent déjà, comme **le marquage au sol** ou le **fléchage** dans les **parkings de zone commerciale**.
- ✓ Mettre en place un **contrôle** sur les **places réservées** dans les parkings aux abords des gares, pour que les covoitureurs y aient un **accès prioritaire**.

*Les participants ont insisté sur la nécessité de donner un cadre au covoiturage, pour qu'il devienne un « mode » à part entière. Pour cela, il faut le sécuriser, labelliser les services et les aires, pour que les usagers deviennent plus confiants vis-à-vis de ce mode de déplacement.*

---

## 2/ 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 les enjeux d'évolution de la voirie, **Marvin Pognet**, de la direction Grand-Paris-Est au département du Val-d'Oise, a présenté les enjeux du territoire du Grand Roissy.

### LES FREINS IDENTIFIES

- Le manque de **sécurisation des pistes cyclables** : les usagers ne se sentent pas en sécurité sur un grand nombre de pistes, elles sont donc trop peu utilisées.
- De manière générale, la **sécurité** constitue le principal frein au développement des modes actifs : difficulté de déplacement de piétons sur des voies non sécurisées, vitesse des automobilistes trop élevée, non-respect du code de la route, etc.

### LES LEVIERS ET IDEES PROPOSEES

- ✓ **Adapter la taille des bus** en fonction de la demande et de la voirie.
- ✓✓✓ Développer **l'information et la pédagogie** pour inciter aux déplacements par les modes actifs, pour que l'utilisateur se prenne au jeu. Développer une **pédagogie** de la sécurité routière dès l'école.
- ✓ L'idée d'une prime pour l'achat de vélos électriques a été évoquée.
- ✓✓ Sécuriser les pistes cyclables pour inciter à leur usage et organiser la continuité des itinéraires pour les modes actifs.

*La pédagogie et le besoin de sécuriser des itinéraires cyclables continus ont été mis en avant par les participants.*

---

## 3/ Le transport de marchandises et la logistique

Cette thématique proposait d'aborder notamment les problématiques posées par la circulation des poids lourds, ainsi que la préservation du foncier pour la logistique. Elle a été introduite par le témoignage de **Diane Roussignol**, de la Direction des Territoires et de l'Habitat au département du Val-d'Oise, qui a présenté la plateforme logistique de Bruyères-sur-Oise.

### LES FREINS IDENTIFIES

- **L'attractivité et l'acceptabilité** des sites logistiques sont les principaux freins à leur développement.
- La **diversité des acteurs**, à la fois publics et privés, et leur **manque de coordination**, en particulier pour les livraisons en ville.
- La **difficulté de compréhension du niveau de décision** en matière de logistique, notamment en ce qui concerne la partie publique de la décision.
- La difficulté pour savoir s'il faut, et selon quelles modalités, **concerter la population**.
- La circulation des **poids lourds** et des véhicules de livraisons en centre-ville.
- La multiplication des livraisons sauvages à toutes heures.



## LES LEVIERS ET IDEES PROPOSEES

- ✓ Développer des **nouveaux modes de** livraison, par vélo-cargo électrique par exemple, et développer modes nouveaux de livraison en ville pour le **e-commerce** (exemple des consignes et des centres de distribution urbaine).
- ✓✓✓ Développer un **schéma régional**, comme une **charte**, en matière de réglementation et de desserte, afin de coordonner les acteurs de la logistique, et harmoniser les actions à une échelle plus large que la commune. **Plus de dialogue** permettrait de **favoriser l'acceptabilité** des sites et de régler les problèmes de **partage de la voirie**.
- ✓✓ Préservé la **capacité de développement** des sites à enjeux.

*Les collectivités cherchent à mieux comprendre ce qui relève du domaine de l'intervention publique, quand la logistique est en grande partie organisée par des acteurs privés. La problématique la plus partagée est le manque de coordination des acteurs de la logistique, ainsi que l'absence d'harmonisation des réglementations d'où l'idée d'une charte, qui devrait être régionale pour les participants, plutôt développée au niveau des PLD suggère le STIF.*

---

## 4/ L'intermodalité et les pôles

Cette dernière thématique abordait les sujets des pôles, de l'organisation des rabattements, de la prise en compte des parcs relais et de l'intégration des gares routières, ainsi que de la gouvernance des projets. Pour introduire le sujet, **Olivier Deleu**, DGA à la Communauté d'Agglomération du Val-Paris, a présenté le pôle de Corneilles-en-Parisis.

### LES FREINS IDENTIFIES

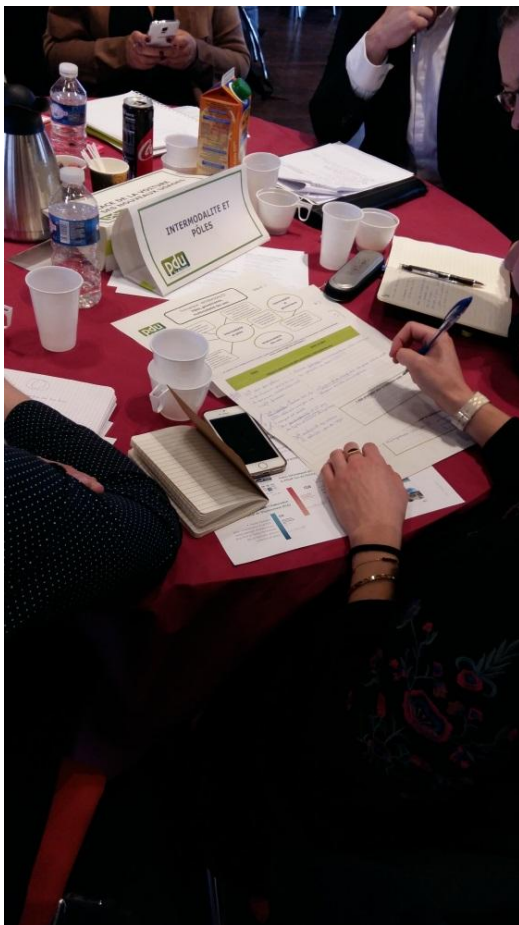
- Le manque de **synchronisation des horaires**, surtout entre les **trains et les bus**, mais aussi pour les **correspondances bus/bus** ainsi que la difficulté pour trouver l'interlocuteur à qui s'adresser pour régler cette problématique.
- La difficulté **d'articuler dans le temps les projets de transport et les projets d'urbanisme**, et le manque de communication entre les deux.
- La difficulté de développer l'intermodalité en **milieu rural**.
- Les pôles intermodaux oublient ou traitent mal la question du **rabattement depuis les communes éloignées des pôles gares**.

### LES LEVIERS ET IDEES PROPOSEES

- ✓✓ Développer des « **aires multimodales** », des sortes de petits pôles d'échanges, aux abords des agglomérations et à destination des habitants de zones rurales (arrêts de bus, aires de covoiturage, consignes vélos, etc.).
- ✓ En zone dense, **développer des activités autour des gares**, comme des commerces, pour générer un flux d'activités économiques.

- ✓✓ Créer un **forfait** qui combinerait les **transports en commun et le stationnement**, pour faciliter le rabattement en voiture.
- ✓ Inciter au **covoiturage** et renforcer les **transports publics de substitution** pendant les grèves, surtout dans les zones les moins desservies.
- ✓ Développer le **transport fluvial de voyageurs**, pour désengorger les transports en commun.
- ✓✓ Développer une meilleure **information des voyageurs**, pour qu'ils puissent mieux se repérer et anticiper leurs trajets.

*La problématique saillante est l'importance de la synchronisation des horaires des transports en commun, déjà relayée par ailleurs par les participants lors de la concertation organisée autour du Grand Paris des Bus. Le concept d'aire multimodale notamment dans les secteurs moins denses a également été mis en avant, ainsi que le transport fluvial de voyageurs, qui fait l'objet d'études au STIF.*



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