



VILLE DE SAINT-MAUR-DES-FOSSÉS

Extrait du registre des délibérations du conseil municipal

Séance du 18 décembre 2014

N° 28

**Avis sur le nouveau Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France
et le Plan Régional de Mobilité Durable**

Télétransmission Préfecture

Membres composant le Conseil Municipal	49	Nomenclature : 9.1
Membres en exercice	49	Numéro :
Membres présents	41	Date réception :
Membres excusés et représentés	8	
Membre absent non représenté	0	
Pour	49	
Contre	0	
Abstention	0	
Ne prend pas part au vote	0	

Le 18 décembre 2014 à 19h00, les membres du Conseil Municipal se sont réunis publiquement sous la présidence de Monsieur Sylvain BERRIOS, Maire, au nombre de 41, au lieu habituel de leurs séances. Ils avaient été convoqués le 9 décembre 2014.

Il a été procédé à l'élection d'un secrétaire de séance pris au sein du Conseil pour la présente séance, ayant obtenu la majorité des suffrages, a été désigné pour remplir ces fonctions et les a acceptées.

Etaient présents:

M. Sylvain BERRIOS Maire

Mme Nicole CERCLEY, M. Jean-François LE HELLOCO, Mme Laurence COULON, M. Julien KOCHER, M. André KASPI, Mme Carole DRAI, Mme Anne PÉCHINÉ, M. Roméo DE AMORIM, Mme Dominique SOULIS, M. Pierre-Michel DELECROIX, Mme Dominique WAGNON, M. Germain ROESCH, M. Cédric LAUNAY, Mme Yasmine CAMARA, Mme Jacqueline VISCARDI, Maire-Adjoint
M. Henri PETTENI, Mme Geneviève GAUTRAND, M. Philippe CIPRIANO, Mme Agnès CARPENTIER, M. Jean-Marc BRETON, Mme Hélène LERAITRE, Mme Rosa JURADO, Mme Valérie FIASTRE, M. Laurent DUBOIS, M. Adrien CAILLEREZ, Mme Agathe BONAMOUR DU TARTRE, M. Pierre GUILLARD, Mme JOCELYNE JAHANDIER, M. Yannick BRUNET, M. Jacques LEROY, Mme Patricia RIBEIRO, Mme Pascale LUCIANI-BOYER, Mme Marie-Laure DE FONTAINE VIVE CURTAZ, M. Jean-Richard TESSIER, M. Thierry COUSIN, Mme Sylvie LAGARDE, Mme Marie-Pierre GERARD, Mme Elisabeth BOUFFARD-SAVARY, M. Denis LAURENT, Mme Catherine THEVES, Conseillers Municipaux.

Etaient absents excusés et représentés:

M. Didier KOOLENN qui a donné pouvoir à M. Pierre-Michel DELECROIX, Mme Nazan EROL qui a donné pouvoir à Mme Jacqueline VISCARDI, M. Jean-Philippe COMBE qui a donné pouvoir à Mme Valérie FIASTRE, Mme Sabine CHABOT qui a donné pouvoir à Mme Laurence COULON, M. Bernard VERNEAU qui a donné pouvoir à M. Yannick BRUNET, Mme Pascale CHEVRIER qui a donné pouvoir à M. Jacques LEROY, Mme Valérie CHAZETTE qui a donné pouvoir à Mme Patricia RIBEIRO, M. Nicolas CLODONG qui a donné pouvoir à M. Jean-Richard TESSIER.

Les pouvoirs ont été délivrés aux membres du conseil municipal présents, conformément à l'article L 2121-20 du Code Général des Collectivités Territoriales, pour leur permettre de voter au nom des conseillers municipaux empêchés. Les mandats ont été remis par le porteur à Monsieur le Président.

Etait absent non représenté :

N° 28

OBJET : Avis sur le nouveau Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France et le Plan Régional de Mobilité Durable

Le Conseil Municipal,

VU le Code Général des Collectivités Territoriales,

VU le Code de l'Urbanisme ;

VU le Code des Transports ;

VU le Code de l'Environnement ;

VU la loi n°2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris ;

VU le décret n°2011-1011 du 24 août 2011 portant approbation du schéma d'ensemble du réseau de transport public Grand Paris ;

VU la délibération n° CR 106-09 du Conseil Régional d'Île-de-France du 26 novembre 2009 approuvant le plan régional pour la qualité de l'air ;

VU la délibération n°2011/0031 du Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France du 9 février 2011 relative à la présentation du projet de PDUIF avant transmission à l'approbation de la Région ;

VU la délibération n° CR 43-11 du Conseil Régional d'Île-de-France du 23 juin 2011 approuvant le plan régional pour le climat d'Île-de-France ;

VU la délibération n° CR 50-11 du Conseil Régional d'Île-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 ;

VU la délibération n° CR 20-12 du Conseil Régional du 16 février 2012 relative à la présentation du projet de Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France (PDUIF) ;

VU la délibération n° CR 36-14 du Conseil Régional du 19 juin 2014 relative à l'approbation du PDUIF ;

VU l'avis de l'Autorité Environnementale du 25 mars 2013 sur le projet de PDUIF ;

VU l'enquête publique sur le projet de PDUIF du 15 avril au 18 mai 2013 ;

VU le rapport de la Commission d'Enquête du 13 septembre 2013 sur le projet de PDUIF ;

VU l'avis de l'Etat du 5 juin 2014 sur le projet de PDUIF ;

VU la délibération du Conseil Municipal de la Ville de Saint-Maur-des-Fossés du 5 juillet 2012 sur le projet de PDUIF ;

VU le courrier en date du 28 novembre 2014 du Président du Conseil Général du Val-de-Marne adressé à Monsieur le Député - Maire relatif à la suspension du projet Est-TVM.

VU l'avis de la Commission Cadre de vie, urbanisme, développement durable et économique en date du 10 décembre 2014,

CONSIDÉRANT que :

I. CONTEXTE

Par courrier en date du 25 août 2014, le Conseil Régional d'Île-de-France a fait parvenir à la Ville de Saint-Maur-des-Fossés le Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France (PDUIF) ainsi qu'une synthèse du Plan Régional pour une Mobilité Durable, intégrant les nouvelles dispositions du PDUIF.

Le PDUIF a été approuvé par la délibération du Conseil Régional n°CR 36-14 du 19 juin 2014. **Il fixe les objectifs et le cadre de la politique de déplacements des personnes et des biens sur le territoire régional.**

L'élaboration du précédent PDUIF datait de l'année 2000 et nécessitait une révision.

En effet, si celui-ci avait en son temps apporté un grand nombre de nouveautés dans le champ des PDU, son évaluation – réalisée par le STIF en 2007 – montre qu'il s'est finalement heurté à certaines limites :

- près de la moitié des actions inscrites au PDUIF 2000 ont été initiées, mais elles concernent principalement le domaine des transports collectifs ;
- les actions ayant été mises en œuvre sont celles pour lesquelles les financements et la gouvernance avaient été clairement identifiés (comme c'est le cas pour les transports collectifs) ;
- le document présentait un trop grand nombre d'actions au contenu peu explicite et donc peu applicables ;
- les acteurs locaux n'ont pas été suffisamment associés à la rédaction de ce document, ce qui a entraîné un manque d'appropriation du PDUIF et certaines incohérences dans son application au niveau local ;
- enfin, l'identification de la responsabilité, du calendrier de mise en œuvre et du financement de la plupart des actions n'avait pas été examinée.

Sur la base de l'évaluation de 2007, il a été décidé que le PDUIF devait être révisé :

- **2007-2011** : série de réunions de travail pilotées par le STIF et la Région IDF intégrant l'ensemble des thématiques liées à la mobilité et associant les différents acteurs franciliens concernés.
- **16 février 2012** : projet de PDUIF arrêté par le Conseil Régional d'Île-de-France.
- **Printemps-automne 2012** : recueil des avis des Départements, des Conseils Municipaux et Généraux ainsi que des organes délibérants des groupements de collectivités territoriales compétents en matière de déplacements.
- **25 mars 2013** : avis de l'Autorité Environnementale sur le projet de PDUIF.
- **15 avril – 18 mai 2013** : enquête publique sur le projet de PDUIF.
- **13 septembre 2013** : rapport de la Commission d'enquête.
- **5 juin 2014** : avis de l'Etat sur le projet de PDUIF.
- **19 juin 2014** : approbation du PDUIF par le Conseil Régional d'Île-de-France.

N° 28

OBJET : Avis sur le nouveau Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France et le Plan Régional de Mobilité Durable

Pour rappel, lors de sa **délibération du 5 juillet 2012**, le Conseil Municipal avait donné son avis concernant le projet de révision du PDUIF :

« **Emet** un avis défavorable au projet de PDUIF tant que des précisions ne seront pas apportées sur :

- les éléments techniques de la qualification de la ligne Trans Val-de-Marne en T-Zen (action 2.3, défi 2) ;
- les éléments techniques de la qualification des lignes Trans Val-de-Marne et 308 en lignes Mobilien (action 2.4, défi 2) ;
- les prévisions de trafics et la réorganisation des lignes de bus au vu de la création du métro Grand Paris Express dans le Val-de-Marne ;
- l'évolution de la typologie des pôles d'échanges multimodaux (action 2.5, défi 2 : « aménager des pôles d'échanges multimodaux de qualité »), en particulier avec la mise en service du tronçon sur du Grand Paris Express, à horizon 2018, à la gare du RER A de Saint-Maur Créteil.

Demande au STIF et au Conseil Régional de renoncer aux études et travaux relatifs au projet Est TVM dont le tracé prévoit le transperçement des quartiers de Saint-Maur – Créteil et du Vieux Saint-Maur, et d'annuler les crédits correspondants inscrits au CPRD (contrat particulier région-département) pour la période 2009-2013, et les années suivantes.

Insiste auprès du Syndicat des Transports d'Île-de-France et du Conseil Régional d'Île-de-France sur l'importance pour les Saint-Mauriens :

- de la mise en œuvre du Schéma Directeur du RER A (action 2.1, défi 2) dans les meilleurs délais afin d'améliorer le confort des usagers, la régularité des trains et la gestion des périodes de crise, le renouvellement du matériel roulant MI09 sur la branche A2 du RER A, particulièrement aux heures de pointe du matin ;
- de la mise en œuvre des réductions de nuisances sonores liées aux transports par le traitement des infrastructures (action ENV 2, rapport environnemental), en particulier si le trafic de fret sur la Grande Ceinture (action 7.3, défi 7) est étendu.

Autorise Monsieur le Maire à mener les démarches nécessaires auprès du Syndicat des transports d'Île-de-France et du Conseil Régional d'Île-de-France pour défendre les intérêts de la Ville et des Saint-Mauriens. »

II. SUR LE CADRE REGLEMENTAIRE DU PDUIF

II.1. LE PDUIF DANS LE CODE DES TRANSPORTS

Le contenu et les objectifs des Plans de Déplacements Urbains sont précisés **dans le Code des transports** (Livre II – Chapitre IV). L'article L. 1214-1 en définit les grandes lignes : « Le plan de déplacements urbains détermine les principes régissant l'organisation des transports de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement dans le périmètre de transports urbains [...] ».

L'article L. 1214-2 en précise les grands objectifs :

- équilibre entre besoins en matière de mobilité et facilités d'accès ;
- équilibre entre protection de l'environnement et de la santé ;
- renforcement de la cohésion sociale et urbaine ;

N° 28

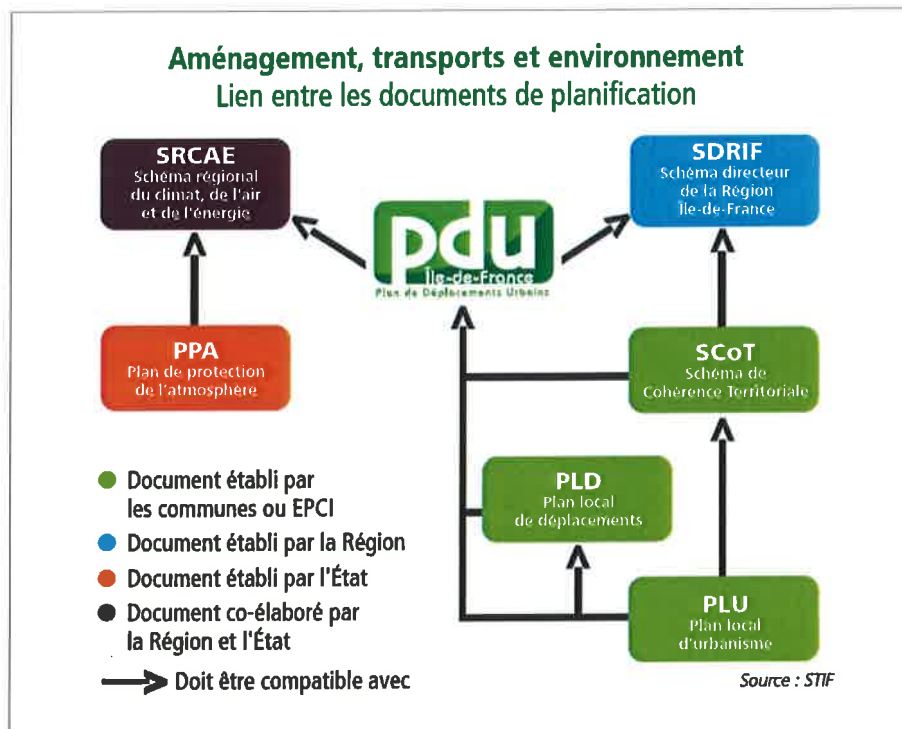
OBJET : Avis sur le nouveau Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France et le Plan Régional de Mobilité Durable

- amélioration de la sécurité des déplacements et partage de la voirie ;
- diminution du trafic automobile ;
- développement des transports collectifs et des moyens de déplacement moins consommateurs d'énergie ;
- amélioration du réseau principal de voirie ;
- organisation du stationnement sur voirie et dans les parcs publics ;
- organisation des conditions d'approvisionnement nécessaires aux activités commerciales (livraisons) ;
- amélioration du transport des personnels des entreprises et des collectivités publiques (plan de déplacement des établissements) ;
- organisation d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements ;
- réalisation, configuration et localisation d'infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides.

En Ile-de-France, comme précisé dans l'article L. 1214-9 du Code des transports, « Le plan de déplacements urbains couvre l'ensemble du territoire de la région Ile-de-France. Son établissement y est obligatoire. »

C'est au Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF, autorité organisatrice des transports en IDF) qu'il revient d'évaluer le PDUIF, de décider de sa mise en révision et de l'élaborer pour le compte des collectivités qui le constituent.

II.2. COMPATIBILITE DU PDUIF



N° 28

OBJET : Avis sur le nouveau Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France et le Plan Régional de Mobilité Durable

Documents avec lesquels le PDUIF doit être compatible :

Les prescriptions du PDUIF doivent être compatibles avec le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF), ce qui est le cas (SDRIF adopté au Conseil Régional d'Ile-de-France le 18 octobre 2013 et approuvé en Conseil d'Etat le 27 décembre 2013).

Par ailleurs, le PDUIF doit être compatible avec le Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie (SRCAE), ce qui est le cas (SRCAE d'Ile-de-France élaboré conjointement par l'Etat et le Conseil Régional d'Ile-de-France, adopté par ce dernier le 23 novembre 2012 et arrêté par le Préfet de Région le 14 décembre 2012).

Enfin, le PDUIF est compatible avec le schéma d'ensemble du réseau de transport du Grand Paris tel qu'approuvé par le décret n°2011-1011 du 24 août 2011.

Documents qui doivent être compatibles avec le PDUIF :

Les documents d'urbanisme établis à l'échelle locale par les communes et établissements publics de coopération intercommunale (SCOT, PLU, PSMV, PLD) doivent être rendus compatibles avec le PDUIF.

Concernant Saint-Maur-des-Fossés, le PLU sera donc rendu compatible avec le PDUIF. Par ailleurs, la commune de Saint-Maur n'est pas intégrée dans un Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) et ne présente pas de Plan Local de Déplacements (PLD).

III. SUR LES ENJEUX DU PDUIF : « POUR UN EQUILIBRE DURABLE ENTRE BESOINS DE MOBILITE ET PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA SANTE »

III.1. LA MOBILITE DES FRANCILIENS

Le PDUIF rappelle que les pratiques de mobilité en Ile-de-France ont sensiblement évolué ces dernières années.

Sous l'effet de l'évolution des modes de vie, **les motifs de déplacements se diversifient**. Les déplacements d'ordre personnel (loisirs, achats, affaires personnelles) sont devenus majoritaires : 60% des déplacements quotidiens des franciliens.

La majorité des déplacements restent liés à Paris (Paris-Paris ou banlieue-Paris). **Les déplacements banlieue-banlieue présentent quant à eux une grande diversité, en fonction des motifs de mobilité**. Ainsi, la majeure partie des déplacements quotidiens (école, achats, loisirs) sont des déplacements de proximité (de l'ordre de 4km). En revanche, les déplacements domicile-travail y sont plus longs (de l'ordre de 10km). Dans l'ensemble, les distances parcourues quotidiennement par les franciliens se sont accrues au fil des années.

Concernant **l'évolution de la répartition modale** dans les déplacements des franciliens, il est à noter que :

- la marche est aujourd'hui le premier mode de déplacement des franciliens (39% de part modale) ;

N° 28

OBJET : Avis sur le nouveau Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France et le Plan Régional de Mobilité Durable

- l'usage de la voiture se stabilise (+0,6% de nombre déplacements sur la période 2001-2010) ;
- les transports collectifs progressent fortement (+21%) ;
- on constate un fort essor de l'usage des deux-roues motorisés et dans une moindre mesure du vélo, surtout dans les zones les plus denses de l'agglomération.

A Saint-Maur, la voiture reste très présente avec notamment un taux de motorisation des ménages approchant 80%. Une étude « mobilité » sur le territoire permettrait d'affiner la connaissance des pratiques des Saint-Mauriens et d'adapter les politiques de transport.

III.2. LE SYSTEME DE TRANSPORT

Le PDUIF relève particulièrement les points suivants concernant l'état actuel du système de transport en Ile-de-France :

- concernant le **réseau routier**, certains territoires présentent encore des manques : l'absence de niveau intermédiaire de voirie est notamment source de difficultés (utilisation des voies rapides pour des déplacements de proximité, comme c'est le cas de l'autoroute A4) ;
- **la configuration des infrastructures de transports collectifs est encore trop radiale**. Les projets en cours (Grand Paris Express, lignes de bus et de tram en rocade) visent à compenser cette difficulté.

Le PDUIF souligne le fait que les réseaux existants doivent s'adapter aux pratiques de mobilité (observées et projetées) et avant tout faciliter les déplacements au sein des bassins de vie, qui sont majoritaires.

Les franciliens passent en moyenne une heure et demie par jour à se déplacer.

En ce sens, le PDUIF souligne l'importance de la qualité de service du système de transport et du partage de l'espace public, qui est un élément essentiel dans le choix des pratiques de déplacements.

Enfin, le PDUIF aborde **l'enjeu social de la mobilité**, et rappelle que les franciliens ne sont pas égaux dans l'accès à la mobilité :

- populations en difficulté sociale : accès à la voiture plus faible, horaires de travail décalés et dans des zones souvent excentrées (mal desservies en transports collectifs) ;
- personnes à mobilité réduite : personnes handicapées, personnes âgées, personnes accompagnées d'enfants...

Le PDUIF préconise une adaptation du système de transport, notamment dans les transports collectifs, afin que ces tranches de la population ne subissent pas leur mobilité.

Concernant le transport de marchandises, le PDUIF rappelle qu'en 2010, l'Ile-de-France a généré 221 millions de tonnes, auxquels s'ajoutent les flux de transit. La majeure partie des flux de marchandises qui concernent l'Ile-de-France ont leur origine ou leur destination dans la région. La route est le mode largement majoritaire d'acheminement des marchandises (90% des tonnages), devant le fluvial et le fret ferroviaire (5% chacun). Le transport par voie navigable reste le mode qui présente le plus gros potentiel de progression pour concurrencer la route.

III.3. LA PROTECTION DE LA SANTE ET DE L'ENVIRONNEMENT

La protection de la santé et de l'environnement sont des enjeux majeurs dans la révision du PDUIF :

- **sécurité routière** : le nombre d'accidents corporels de la circulation routière en Ile-de-France a tendance à stagner depuis 2003, alors que la tendance nationale est à la baisse. Si le nombre d'automobilistes tués a baissé ces dix dernières années, on constate en revanche peu d'amélioration pour les usagers vulnérables (piétons, cyclistes, usagers des deux-roues motorisés).
- **qualité de l'air** : aujourd'hui, elle ne respecte pas les seuils fixés par la réglementation pour la santé. Les quantités de dioxyde d'azote et de particules fines dans l'air dépassent régulièrement et parfois très largement les valeurs réglementaires. Les véhicules individuels motorisés sont les principaux responsables de ces émissions.
- **réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES)** : il s'agit d'une priorité affirmée par le Grenelle de l'environnement. En Ile-de-France, le transport est responsable d'1/3 des émissions de GES. Les voitures particulières contribuent à ces émissions à hauteur de 60%. Le renouvellement du parc de voitures, intégrant les progrès technologiques sur les véhicules, semble être un levier efficace pour lutter contre ces émissions.
- **nuisances sonores** : le transport routier représente l'une des principales sources sonores en Ile-de-France. On estime qu'1,6 million d'habitants sont exposés de manière excessive au bruit routier. Concernant le ferroviaire, plus de 100 000 habitants sont concernés par des niveaux de bruit jugés trop élevés.

IV. SUR LES OBJECTIFS ET LES PRINCIPES D'ACTION INSCRITS DANS LE PDUIF

Pour faire face aux enjeux de mobilité spécifiques au territoire francilien, le PDUIF propose une série d'**objectifs** à atteindre d'ici 2020 :

- une croissance de 20% des déplacements en transports collectifs ;
- une croissance de 10% des déplacements en modes actifs (marche et vélo) ;
- une diminution de 2% des déplacements en voiture et deux-roues motorisés ;
- l'amélioration de la sécurité routière (réduction de la moitié des tués sur les routes franciliennes).

Ces objectifs, dans un contexte de croissance globale des déplacements estimée à 7% d'ici à 2020, devraient en outre permettre de **réduire de 20% les émissions de gaz à effet de serre sur la même période.**

La Ville de Saint-Maur-des-Fossés prend acte de ces objectifs ambitieux du PDUIF.

L'atteinte de ces objectifs se heurte toutefois à un certain nombre de contraintes qu'il faut intégrer :

- la politique de déplacements est la compétence de plusieurs acteurs, dont l'action est à coordonner ;
- le contexte économique reste fragile ;
- l'ampleur des besoins est considérable, notamment dans les couronnes périphériques de l'agglomération : il s'agit de concentrer en priorité l'effort technique et financier sur ces territoires.

OBJET : Avis sur le nouveau Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France et le Plan Régional de Mobilité Durable

Pour répondre à ces objectifs, le STIF et la Région IDF ont défini **9 défis à relever**, qui se déclinent en 34 actions (la grille de lecture des actions selon le maître d'ouvrage se trouve en Annexe). A chacune des actions sont associés : un chef de file, un calendrier de mise en œuvre ainsi que des modalités de financement précises.

Défi 1 : Construire une ville plus favorable aux déplacements à pied, à vélo et en transports collectifs

En relation avec les orientations du SDRIF, ce premier défi préconise d'une part d'orienter l'urbanisation de la métropole parisienne aux abords des axes de transports structurants et des gares (densification) ; et d'autre part de créer des quartiers propices à la marche et au vélo. Le partage de la voirie est en ce sens un outil incontournable pour la réalisation de ce défi. Par ailleurs, la mixité des fonctions et sa traduction dans l'aménagement de l'espace favorise la construction de cette ville « pacifiée », avec la réduction des distances parcourues quotidiennement.

La mise en œuvre de ces recommandations passe par leur prise en compte dans les documents d'urbanisme et dans les projets locaux (notamment dans les quartiers « nouveaux » type ZAC), mais aussi par la mise en œuvre de chartes en lien avec les projets de nouvelles infrastructures de transports collectifs.

La Ville de Saint-Maur, dans son projet d'éco-quartier de la ZAC dite des Facultés, propose un quartier sans voiture, aménagé pour les déplacements doux. Par ailleurs, le projet des berges dans le quartier de La Pie donne toute leur place aux vélos (3 km de piste dans les deux sens) et aux piétons. Le réaménagement futur du quartier Saint-Maur Créteil dans le cadre du projet Grand Paris Express (ligne 15) intègre également une réflexion sur les rabattements piétons/vélos vers la gare. Enfin, la Ville lance en 2014/2015 sa démarche de PDE, qui permettra de diagnostiquer les pratiques de ses agents et d'élaborer un plan d'action qui donnera plus de place aux modes actifs.

Défi 2 : Rendre les transports collectifs plus attractifs

Ce défi rappelle les évolutions et les projets à mettre en œuvre afin d'améliorer et d'augmenter l'offre en transports collectifs. En effet, les transports collectifs sont particulièrement sollicités en Ile-de-France, avec notamment un net regain depuis les années 1990.

Les enjeux sont ici : de développer l'offre pour qu'elle réponde à la diversité des besoins de déplacement et à l'augmentation de la demande ; de renforcer la qualité du service offert aux voyageurs (fiabilité, confort) ; et de faciliter l'usage des transports collectifs pour tous les voyageurs et en particulier d'améliorer l'intermodalité.

La mise en œuvre de ces recommandations passe notamment par :

- le renforcement du réseau ferroviaire,
- la modernisation et l'extension du métro,
- l'extension de l'offre tramway et T Zen,
- un réseau de bus plus attractif,
- l'aménagement de pôles d'échanges multimodaux de qualité,
- l'amélioration de l'information voyageurs dans les transports collectifs,
- la facilitation de l'achat des titres de transport.

La Ville de Saint-Maur :

- souligne auprès du STIF et du Conseil Régional d'Île-de-France, l'importance pour les Saint-Mauriens de la mise en œuvre des dispositions visant à améliorer le confort des usagers, la régularité des trains, la gestion des périodes de crise et le renouvellement du matériel roulant (rames MI09 sur la branche A2 du RER A), particulièrement aux heures de pointe.
- souligne l'importance de la mise en œuvre des réductions des nuisances sonores liées aux transports par le traitement des infrastructures, notamment concernant le RER A et le trafic fret à Saint-Maur et sur la Grande Ceinture.
- rappelle que la ligne Trans Val-de-Marne (TVM) est identifiée comme une future ligne T Zen potentielle. Or, la Ville ne peut à ce jour apprécier l'utilité ou le besoin d'une telle évolution sans disposer d'éléments supplémentaires notamment en termes d'évolution du trafic sur cette ligne avec l'arrivée de la ligne 15 du Grand Paris Express. Par ailleurs, la capacité des voiries locales à supporter le matériel roulant T Zen n'est à ce jour pas démontrée.
- rappelle que des réflexions sont actuellement menées par le STIF et la RATP sur la restructuration des réseaux de bus des communes concernées par le projet Grand Paris Express, dont Saint-Maur fait partie. A ce jour, aucun scénario envisagé ne permet l'amélioration ou le maintien du niveau de service bus à Saint-Maur.
- souhaite avoir plus de précisions de la part du STIF et de la RATP quant aux besoins en hausse en termes de postes à quais sur la gare de Saint-Maur Créteil (évoqués par les services du STIF dans un courrier adressé à la Société du Grand Paris en date du 7 février 2012).
- travaille actuellement avec la Société du Grand Paris à l'étude du réaménagement de la future gare Saint-Maur Créteil qui, en 2020, accueillera en plus du RER A et du TVM, la ligne 15 du Grand Paris Express. Dans le cadre de ce travail, la question du rabattement piéton (cheminements), vélos (stationnement, itinéraires cyclables), bus et voiture (stationnement – parc relais), mais aussi celle de l'interconnexion RER A – ligne 15, sont notamment abordées.

Défis 3 et 4 : Les modes actifs

En lien avec l'aménagement de l'espace (Défi 1), ces défis ont pour objectif de favoriser les modes actifs (marche à pied, vélo) dans les déplacements. Il s'agit d'une part de redonner à la marche de l'importance dans la chaîne des déplacements (aménager des itinéraires piétons, assurer une meilleure information, sensibiliser le public) et d'autre part de donner un nouveau souffle à la pratique du vélo (aménager la voirie pour sécuriser les itinéraires cyclables, assurer la disponibilité et la sécurité du stationnement). Ceci passe par :

- la pacification de la voirie pour redonner la priorité aux modes actifs (création de zones 30 et de zones de rencontre, partage de la voirie),
- la résorption des principales coupures urbaines : concernant le territoire de Saint-Maur, deux coupures ont été identifiées :
 - la passerelle du Halage
 - la traversée de la Marne au niveau du Pont de Bonneuil,
- l'aménagement d'itinéraires cyclables structurants (Conseil Régional et Conseil Général du Val-de-Marne) et d'une offre en stationnement vélos adaptée,
- la promotion de la pratique du vélo auprès de tous les publics.

La Ville de Saint-Maur :

OBJET : Avis sur le nouveau Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France et le Plan Régional de Mobilité Durable

- a aménagé un premier quartier pilote de circulation apaisée aux Mûriers en 2011 ;
- développe des zones de circulation apaisée (zones 30 et double-sens cyclables) ;
- travaille actuellement sur deux projets majeurs – le réaménagement des Bords de Marne à La Pie et l'éco-quartier de la ZAC dite des Facultés – qui intègrent une place prioritaire aux piétons et aux déplacements vélos ;
- poursuit sa politique d'extension de l'offre en stationnement vélo, notamment autour des gares ;
- étudie les possibilités d'une clarification des itinéraires cyclables sur son territoire et en cohérence avec les schémas supra communaux ;
- organise chaque année une « Journée Vélo » afin de sensibiliser les Saint-Mauriens à ce mode de déplacement. Une « Journée Piétons » a également vu le jour en 2014.

Par ailleurs, une nouvelle politique en matière de mobilité est en cours à Saint-Maur. Cette réflexion intègre l'ensemble des modes de transport et des motifs de déplacements.

Défi 5 : Agir sur les conditions d'usage des modes individuels motorisés

Ce défi a pour objectifs :

- d'augmenter la sécurité routière,
- d'améliorer le partage de la voirie (optimisation des réseaux existants),
- de mettre en œuvre des politiques de stationnement public,
- d'encadrer le stationnement privé notamment en incluant dans les documents d'urbanisme des normes plafond de stationnement,
- d'optimiser l'exploitation routière pour limiter la congestion.

La Ville de Saint-Maur sensibilise régulièrement les automobilistes et les deux-roues motorisés à la sécurité routière, par des opérations de sensibilisation comme le contrôle des feux et de la vue des conducteurs lors de journées « sécurité routière » (2010, 2012). Par ailleurs, une révision de la politique de stationnement sur voirie et en souterrain (parkings publics) est actuellement en cours au sein des services de la Ville.

Défi 6 : Rendre accessible l'ensemble de la chaîne de déplacements

Ce défi a pour objectifs de faciliter les déplacements des personnes à mobilité réduite (PMR), par la réalisation de cheminements simplifiés et par la mise en accessibilité des voiries et des transports collectifs.

Il est à noter qu'au PDUIF 2014 est annexé le livret « accessibilité », qui détaille les enjeux de cette question et l'urgence de la mise en œuvre de politiques permettant l'adaptation des transports pour les rendre accessibles aux PMR. Ce livret contient en outre un guide des modalités techniques de réalisation des aménagements de mise en accessibilité pour les transports collectifs (gares, bus, information aux voyageurs). Concernant Saint-Maur, chacune des 4 gares de RER est accessible aux PMR.

La Ville de Saint-Maur a entrepris la mise aux normes d'accessibilité des arrêts de bus en 2010. De plus, le Plan d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics (PAVE, voté au Conseil Municipal en 2012) est en cours de réalisation.

Par ailleurs, la Ville intègre systématiquement la problématique de l'accessibilité à chacun de ses projets d'aménagement (normes PMR).

OBJET : Avis sur le nouveau Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France et le Plan Régional de Mobilité Durable

Défi 7 : Rationnaliser l'organisation des flux de marchandises

Dans le cadre d'une réduction de l'impact environnemental lié au transport de fret, le PDUIF préconise le développement du fret fluvial et ferroviaire. Il s'agit ici de :

- préserver et développer les sites à vocation logistique,
- favoriser l'usage de la voie d'eau,
- améliorer l'offre en transport ferroviaire,
- contribuer à une meilleure efficacité du transport routier de marchandises et optimiser les conditions de livraison,
- améliorer les performances environnementales du transport de marchandises.

Ainsi, le PDUIF préconise entre autre le maintien d'un usage réservé au fret sur les voies actuelles de la Grande Ceinture. **La Ville de Saint-Maur** rappelle l'importance de la mise en œuvre des réductions des nuisances sonores liées au trafic fret à Saint-Maur et sur la Grande Ceinture.

Par ailleurs pour rappel, la Ville travaille actuellement à une réflexion globale sur les mobilités à Saint-Maur. Cette réflexion intègre la problématique des flux de marchandises.

Défi 8 : Construire un système de gouvernance responsabilisant les acteurs pour la mise en œuvre du PDUIF

Ce défi indique que la mise en œuvre du PDUIF repose sur la mobilisation de tous les acteurs des politiques de déplacements. Le système de gouvernance proposé va permettre de concrétiser l'ambition du PDUIF.

Il préconise la mise en œuvre d'un comité de pilotage au niveau régional. A l'échelle locale, les départements sont responsables des actions relevant de leur compétence et assurent un rôle de relais auprès des collectivités locales (subventions, démarches d'animation...).

Défi 9 : Faire des franciliens des acteurs responsables de leurs déplacements

Ce dernier défi vise à mettre à disposition des franciliens une information adaptée sur l'ensemble des modes de transport et les accompagner dans leurs choix en matière de mobilité. Ceci passe en outre par les actions suivantes :

- développer les plans de déplacements d'entreprises et d'administrations ;
- développer les plans de déplacements d'établissements scolaires ;
- donner une information complète, multimodale, accessible à tous et développer le conseil en mobilité.

La Ville de Saint-Maur lance en 2014-2015 sa démarche de plan de déplacements d'établissement. Il s'agira d'établir un diagnostic des pratiques des agents en termes de mobilité, afin de mettre en place un plan d'action adapté.

V. SUR LA PRISE EN COMPTE DU TERRITOIRE DE SAINT-MAUR-DES-FOSSES DANS LE PDUIF

Le territoire de Saint-Maur-des-Fossés est évoqué dans les rubriques suivantes du PDUIF.

Défi 2 : rendre les transports collectifs plus attractifs

N° 28

OBJET : Avis sur le nouveau Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France et le Plan Régional de Mobilité Durable

A l'action 2.3 relative aux tramways et T Zen, à la rubrique « Créer des lignes de T Zen » (pages 97 et 98 du PDUIF) :

« Doter les lignes existantes ou en cours de réalisation de toutes les caractéristiques d'une ligne de T Zen :

- Sucy-Bonneuil – Pompadour – Sénia
- Trans Val-de-Marne Croix-de-Berny – Saint-Maur – Créteil ».

Comme évoqué précédemment, la Ville émet de fortes réserves quant à l'évolution de la ligne TVM vers un T Zen, notamment du fait qu'elle ne dispose pas d'informations supplémentaires en termes de caractéristiques de ce matériel roulant et s'inquiète de son adaptation à la configuration du tissu urbain Saint-Maurien.

Défi 7 : rationaliser l'organisation des flux de marchandises

A l'action 7.1 relative à la préservation et au développement des sites à vocation logistique, à la rubrique « Préserver les sites existants à Paris et en première couronne » (page 171 du PDUIF) : les infrastructures portuaires du territoire de Saint-Maur sont identifiées parmi celles devant être maintenues et confortées.

Annexe 2 : Classification des pôles d'échanges multimodaux

La gare du Parc de Saint-Maur et la gare de Saint-Maur Créteil sont identifiées comme faisant partie des « pôles de desserte de secteur dense ». Il s'agit de gares pour lesquelles le rabattement/diffusion de fait majoritairement à pied, en bus ou à vélo (au moins 75%), et dont le trafic est supérieur à 2 500 voyageurs par jour.

La Ville de Saint-Maur poursuit son effort d'extension de l'offre en stationnement vélos, notamment sur ces deux gares localisées dans des secteurs denses du territoire. L'offre bus est par ailleurs amenée à évoluer sur la gare de Saint-Maur Créteil, avec l'arrivée du Grand Paris Express (restructuration du réseau bus dans le cadre de ce projet, relocalisation de certains arrêts, changements d'itinéraires...).

Enfin toujours dans cette annexe 2, le Port de Saint-Maur est identifié comme un « site logistique multimodal à préserver » (site d'enjeu territorial).

VI. SUR LE PLAN REGIONAL POUR UNE MOBILITE DURABLE

En plus du PDUIF, le courrier du Conseil Régional d'Île-de-France comporte une présentation du Plan Régional pour une Mobilité Durable (PRMD). Ce document a été élaboré en articulation avec le nouveau PDUIF.

La Région Ile-de-France a élaboré de nombreux documents visant à appuyer la stratégie de la Région en matière de reconversion écologique et sociale de ses politiques. Parmi ces document-cadres, on peut notamment citer :

- Le Plan Climat,
- Le Schéma Régional Air Energie,
- Le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF),
- Le Plan de Déplacements Urbains de la Région Ile-de-France (PDUIF).

N° 28

OBJET : Avis sur le nouveau Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France et le Plan Régional de Mobilité Durable

Le PRMD a été élaboré pour favoriser la mise en œuvre rapide des préconisations du PDUIF à l'échelle régionale. Des documents analogues existent à l'échelle départementale, des EPCI et des communes. Le STIF (autorité organisatrice des transports en Ile-de-France) élabore par ailleurs une série de programmes d'actions et de contrats pour la mise en œuvre du PDUIF.

Le PRMD se fixe cinq grands objectifs :

- Assurer une équité territoriale
- Répondre aux préoccupations immédiates des franciliens
- Améliorer la lisibilité des interventions
- Simplifier les règles de financement
- Assurer une maîtrise des dépenses.

Pour atteindre ces objectifs, le PRMD élabore 13 politiques cadres :

- Partage multimodal de la voirie en faveur des transports collectifs
- Déplacement à vélo
- Grands pôles de correspondances
- Ecomobilités
- Action territoriale : Plans Locaux de Déplacements et desserte des équipements régionaux
- Sécurité routière
- Résorption des nuisances sonores
- Aménagement et gestion durables de la route
- Fret et logistique
- Innovation et actions pilotes
- Schéma directeur d'accessibilité du réseau ferré (SDA)
- Chartes aménagement-transport
- Nouveaux véhicules urbains.

Pour chacune de ces politiques, la Région liste les projets éligibles, les bénéficiaires et les modalités de financement.

Concernant le territoire de Saint-Maur, les points suivants sont à noter car ils offrent des possibilités d'accompagnement sur différents projets de la Ville :

- La Région propose des subventions pour les projets d'itinéraires cyclables et de partage de la voirie (complétion du réseau cyclable structurant), ainsi que pour le stationnement vélos.
- La Région est un acteur majeur dans la rénovation des pôles d'échanges. Les gares de Saint-Maur Créteil et du Parc de Saint-Maur faisant partie des « pôles de desserte de secteur dense ».
- La Région accompagne le développement des Plans de Déplacements Scolaires (PDES) ou des Plans de Déplacements des Entreprises (PDE) et inter-entreprises (PDIE).
- La Région propose également des subventions pour les projets d'amélioration de la desserte des lycées et de certains équipements à vocation régionale, à travers des opérations d'infrastructures en faveur des transports collectifs et des cheminements piétons, dans un périmètre de 300m autour des gares.

Sur proposition de Monsieur le Maire,

Après examen et délibéré :

Prend acte du nouveau Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF) et en partage les grands objectifs

Réitère les demandes formulées et qui n'ont pas trouvé de réponse, à savoir :

- obtenir davantage d'éléments techniques de la qualification de la ligne Trans Val-de-Marne (TVM) en T Zen,
- obtenir davantage de prévisions de trafic et la réorganisation des lignes de bus au vu de la création du métro Grand Paris Express dans le Val-de-Marne (restructuration du réseau, passage du TVM en T Zen).

Insiste auprès du Syndicat des Transports d'Île-de-France et du Conseil Régional d'Île-de-France sur l'importance pour les Saint-Mauriens :

- de la mise en œuvre des dispositions visant à améliorer dans les meilleurs délais le confort des usagers, la régularité des trains et la gestion des périodes de crise, le renouvellement du matériel roulant MI09 sur la branche A2 du RER A, particulièrement aux heures de pointe du matin ;
- de la mise en œuvre des réductions de nuisances sonores liées aux transports par le traitement des infrastructures (action ENV 2, rapport environnemental), en particulier si le trafic de fret sur la Grande Ceinture (action 7.3, défi 7) est étendu.

Rappelle que des réflexions sont actuellement menées par le STIF et la RATP sur la restructuration des réseaux de bus des communes concernées par le projet Grand Paris Express, dont Saint-Maur fait partie, et demande à ce que tout nouveau scénario permette l'amélioration ou le maintien du niveau de service bus à Saint-Maur.

Souhaite avoir plus de précisions de la part du STIF et de la RATP quant aux besoins en hausse en termes de postes à quais sur la gare de Saint-Maur Créteil (évoqués par les services du STIF dans un courrier adressé à la Société du Grand Paris en date du 7 février 2012).

Autorise le Maire à solliciter des subventions auprès de la Région pour les différents projets :

- l'aménagement des abords de gare : aménagement qualitatif, stationnement vélo, cheminement piétons, rabattement vers les transports collectifs ;
- la politique vélo : stationnement, itinéraires cyclables ;
- la résorption des nuisances sonores ;
- la sécurité routière ;
- le PDE de la Ville et les différents plans de déplacements envisagés sur le territoire de Saint-Maur.

Dit que la présente délibération sera transmise à Monsieur le Préfet du Val-de-Marne.

Fait et délibéré en séance le 18 décembre 2014, les membres présents ayant signé la liste d'émargement.

N° 28

OBJET : Avis sur le nouveau Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France et le Plan Régional de Mobilité Durable

Certification exécutoire

Certifié Exécutoire par le Maire
Compte tenu de la réception en Préfecture
le **24 DEC. 2014**
et de l'affichage le **24 DEC. 2014**
Le Directeur Général Adjoint des Services

V. BILLARD

LE DÉPUTÉ-MAIRE,

Sylvain BERRIOS

La présente délibération peut faire l'objet:

- d'un recours pour excès de pouvoir devant le tribunal administratif de MELUN, 43, rue du Général de Gaulle Case postale n° 8630 - 77008 Melun Cedex - Téléphone : 01 60 56 66 30 - Télécopie : 01 60 56 66 10, dans un délai maximal de deux mois, à compter de la notification de la présente, conformément aux articles R.421-1 et R421-2 du Code de justice administrative ;
- d'un recours gracieux formulé auprès de Monsieur le Maire – Hôtel de Ville – Place Charles de Gaulle – 94107 Saint-Maur-des-Fossés cedex. Un tel recours gracieux emporte des effets de droits et la suspension du délai de recours contentieux dans des conditions conformes aux règles de la procédure contentieuse administrative.