

## **Le Plan Local des Déplacements (P.L.D)**

---

Contribution du groupe « transports et déplacements »

Validée à l'Assemblée plénière du 7 juin 2007



## Plan du Document

- **Contribution du Conseil de développement à l'élaboration du Plan Local des Déplacements**
  - **Introduction**
  - **Recommandations sur la mise en œuvre du P.L.D**
  - **Points de vue et points de vigilance**
    - Une priorité, faciliter les déplacements à pied et à vélo**
      - 1-1. Rendre la ville aux piétons
      - 1-2. Encourager les déplacements à vélos
    - Une ambition, un vrai réseau de transport public attractif et accessible**
      - 2-1. Impulser une politique tarifaire plus juste
      - 2-2. Renforcer les transports en commun et améliorer leur qualité
      - 2-3. Développer des transports de proximité
      - 2-4. Etre réactif aux effets induits par la création de transports publics sur la circulation automobile
    - Une nécessité, faire évoluer le partage de la voirie en organisant et maîtrisant le stationnement et en faisant comprendre son intérêt**
      - 3-1. Résoudre les problèmes de stationnement des véhicules
    - Un défi, préserver des conditions de circulation satisfaisantes et réduire le trafic automobile**
      - 4-1. Cantonner les poids lourds et la circulation de transit sur les autoroutes existantes
      - 4-2. Limiter le trafic et renforcer la sécurité routière
  - **Relevé des propositions du Conseil de développement**
- **Contributions individuelles**
- **Annexe 1 : Les transports prévus et nécessaires demandés**
- **Annexe 2 : Les conditions d'élaboration de la contribution**
  - **Contexte de la saisie du Conseil de développement**
  - **Méthode de travail**

# **Contribution du Conseil de développement A l'élaboration du Plan Local des Déplacements**

## **Introduction**

Dans les débats et les pistes de réflexions, la question des déplacements et du transport en commun prend une place importante. Le Conseil de développement s'est saisi de ces questions pour faciliter la circulation et la vie sur le territoire et privilégier les transports en commun.

L'inadéquation entre les besoins de déplacements et les transports existants, d'une part, et les difficultés à se déplacer à pied ou en vélos, d'autre part, sont de réelles préoccupations sachant que 50 % de la population ne sont pas véhiculés.

Les débats ont permis de dégager une priorité et 4 points de vigilance, sources de propositions pour mettre la personne, habitant, travaillant ou visitant du territoire, au centre de la problématique des déplacements et améliorer significativement son cadre de vie.

Si les membres du Conseil de développement souhaitent multiplier et améliorer les capacités à se déplacer sur le territoire, les conceptions diffèrent parfois sur les moyens d'y parvenir. Dans les débats, quelques points de désaccords subsistent, comme par exemple la gratuité des transports en commun. Ces points de vue différents sur les déplacements sont le signe que le débat doit se poursuivre le plus largement possible y compris avec l'ensemble de la population et particulièrement au moment de l'enquête publique à venir sur le Plan Local des Déplacements.

Sur la méthode, le Conseil de développement apprécie d'avoir été associé avant l'élaboration du P.L.D. Il participera, comme il l'a fait dans le cadre de l'élaboration au SCOT de Plaine Commune, à l'enquête publique prévue à la fin de l'année 2007.

## **Sur la mise en œuvre du Plan Local des Déplacements de Plaine Commune**

Concernant les objectifs du P.L.D., le Conseil de développement estime comme une réelle avancée d'affirmer la priorité aux piétons.

L'objectif de réduction de 5 % dans l'utilisation de la voiture prend-il en compte l'augmentation de son usage chaque année, qui semble être de l'ordre de 2 % par an. Dans ces conditions, ne faudrait-il pas se fixer un objectif plus ambitieux de réduction de 7 % de l'utilisation de la voiture ?

Le Conseil de développement soutiendra la Communauté pour obtenir des transports en commun à la mesure des besoins et de meilleure qualité. Pour autant, si les objectifs en matière de transports en commun sont généreux, il s'interroge sur la fermeté des engagements des instances en charge de les mettre en œuvre. Le Conseil de développement demande que la part des transports en commun acquis avec assurance soit mieux distinguée des transports nécessaires sur le territoire et sur lesquels une mobilisation de tous sera sûrement incontournable pour les obtenir.

Il faudrait plus de précisions dans le projet de P.L.D. d'une part, sur les financements et les financeurs, et d'autre part, sur les calendriers et le suivi de la mise en œuvre des projets.

Sur le calendrier de mise en œuvre des projets, des points d'étape de réalisation doivent être indiqués. Il ne faut pas se fixer comme seul objectif 2020. Il y a urgence à réaliser certaines préconisations du P.L.D. pour mieux vivre et travailler sur le territoire. C'est le cas de la circulation douce, et surtout des piétons.

Sur le financement des préconisations du P.L.D. des précisions seraient nécessaires sur les financeurs des projets en indiquant ceux qui relèvent de la Communauté d'agglomération, de la Région île de France ou du Syndicat des Transports d'Ile de France.

La desserte des équipements, de l'ensemble des quartiers, le besoin en transports, l'absence de qualité, le coût des transports ont été pointés largement sur le S.C.O.T. ou le S.D.R.I.F. Dans les échanges avec la Communauté, ces questions ont été renvoyées à l'élaboration du P.L.D.

Le Conseil de développement s'est saisi du P.L.D. Il souhaite apporter sa contribution sur 4 points de vigilance sur lesquels il attire l'attention de la Communauté d'agglomération et des instances régionales en charge des transports et des déplacements, telles la Région Ile de France et le Syndicat des Transports de l'Ile de France (S.T.I.F.) :

- une priorité, faciliter les déplacements à pied et à vélo : **rendre la ville aux piétons et encourager l'usage du vélo,**
- une ambition, un réseau de transport public plus attractif et plus accessible comme support de la mutation et du développement du territoire : **une politique tarifaire plus juste et l'engagement ferme pour davantage de transports en commun et de meilleure qualité,**
- une nécessité, faire évoluer le partage de la voirie en organisant et maîtrisant le stationnement et en faisant comprendre son intérêt : **résoudre les problèmes de stationnement,**
- un défi, préserver des conditions de circulation satisfaisantes et réduire le trafic automobile : **cantonner les poids lourds et le trafic de transit sur les autoroutes existantes et améliorer la sécurité routière.**

Au-delà des points de vigilance, le Conseil de développement suggère davantage de pédagogie dans les documents à soumettre ou à associer au projet de P.L.D. qui sera proposé à l'enquête publique.

Un document pédagogique pourrait être réalisé pour permettre d'éclairer les objectifs. Des chiffres plus parlants et des représentations des déplacements moins techniques et plus pertinentes pour la population, devraient être indiqués afin qu'elle puisse émettre un avis sur le P.L.D. le plus largement possible et dans les meilleures conditions.

La réalisation d'études de comportements, pas toujours rationnels est proposée. Cela permettrait de disposer d'éléments essentiels d'appréciation locaux et globaux pour analyser les pratiques sociales en matière de transport en intégrant la temporalité dans la ville et notamment celle des femmes.

Le constat concernant les déplacements sur la Communauté est partagé ainsi que l'objectif général de *diminuer la pollution atmosphérique et spatiale en réduisant l'utilisation de la voiture de 5% »*. Le véhicule individuel représente 30% des déplacements, il occupe 94% de l'espace public contre 2% pour les bus. Les piétons, représentent la majorité des déplacements et ne disposent que de 2% de l'espace public. Les taxis et les deux roues disposent d'1% chacun.

Pour un développement harmonieux du territoire de Plaine Commune, lutter contre la pollution atmosphérique et sonore et améliorer le cadre de vie, il est nécessaire de diminuer la place de l'automobile en zone dense urbaine et en cela être conforme aux orientations du Plan de Déplacements Urbains (P.D.U.) à l'échelle régionale. Reste à définir les moyens afin d'atteindre cet objectif.

La contribution du Conseil de développement s'appuie sur les grands éléments de diagnostic qui posent les contraintes et structurent les orientations du P.L.D.

- **de fortes inégalités** sur un territoire divisé et fragmenté, inégalement pourvu en moyens de transports avec un fort potentiel d'emplois à desservir et un accès difficile aux zones d'emplois,
- **un trafic important** et partiellement saturé, des phénomènes de congestion et d'insécurité, un stationnement sur voirie saturé, des liaisons est-ouest insuffisantes, des nuisances sonores, atmosphériques et visuelles,
- **des déplacements alternatifs peu attractifs** avec des transports en commun aux performances et qualité de service hétérogènes, de faibles fréquences de desserte, des interruptions de service répétées, des déplacements à pied et en vélos sans qualité et sécurité, et même des secteurs infranchissables.

Sur le diagnostic en matière de déplacements, le Conseil de développement aurait souhaité être davantage associé à son élaboration.

Dans les préconisations, le projet de P.L.D. pose comme condition essentielle à partager avec tous, l'évolution des pratiques de gouvernance, d'aménagement et des comportements. Pour le Conseil de développement, ces évolutions passent également par l'association de la société civile à tous les stades d'élaboration d'un tel projet, du diagnostic aux préconisations d'une part, et par la mise à disposition d'informations claires et pédagogiques pour la population, d'autre part.

Le Conseil de développement propose que le diagnostic en matière de transports et de déplacements soit joint aux préconisations du P.L.D. pour les rendre plus explicites et donner à la population une bonne lecture des déplacements sur le territoire afin qu'elle comprenne les choix et les arbitrages proposés.

Il paraît difficile, en l'état, que la population puisse émettre un point de vue sur le projet de P.L.D. soumis à enquête publique sans éléments de diagnostic partagé, clairs et parlants pour les habitants. Cette remarque vaut également pour les objectifs que le P.L.D. doit atteindre. Ils doivent être plus explicites pour les personnes, en donnant par exemple des chiffres sur les comportements en matière de déplacements.

# **Points de vue et points de vigilance**

## **du Conseil de développement**

### **pour l'élaboration du Plan Local des Déplacements**

#### ***1- Une priorité, faciliter les déplacements à pied et à vélo***

##### **1-1. Rendre la ville aux piétons**

Tout au long de sa vie, le piéton doit pouvoir se déplacer facilement à pied : enfant, adulte, personnes âgées ou handicapées. A tout moment, l'usage des transports en commun commence par la marche à pied et y est étroitement associé.

Réduire les pollutions liées aux circulations automobiles est un enjeu essentiel du P.L.D. Le Conseil de développement souhaite mettre l'accent sur la santé des habitants et des salariés de Plaine Commune, y compris celle des plus démunis. Les enjeux complémentaires concernant les trottoirs consistent à :

- Sécuriser tous les déplacements piétons,
- Améliorer significativement le cadre de vie pour tous les usagers du territoire.

Le Conseil de développement souhaite que les trottoirs soient rendus en priorité à l'usage des piétons et qu'ils soient plus nombreux.

Cela passe par des trottoirs de chaque côté de la chaussée, rehaussés pour éviter le stationnement abusif et élargis pour permettre le croisement facile et le déplacement aisé des personnes âgées et à mobilité réduite. Les trottoirs doivent être mieux éclairés.

Des solutions doivent être mises en œuvre pour mettre fin aux stationnements abusifs de tous les véhicules (camions, voitures, motos, vélos...). De même, les pistes cyclables devraient être matériellement séparées des trottoirs.

L'encombrement des trottoirs faisant obstacle à la marche à pied devrait être réduit en rationalisant les mobiliers urbains et le déploiement des étals et enseignes des commerces. Une réflexion approfondie sur l'emplacement des arrêts et abris de bus ou de tramways et leur emprise sur les trottoirs est proposée.

En matière de gestion de l'espace public et de propreté, il est demandé que la Communauté lutte davantage contre les décharges sauvages envahissantes, qu'elle soit plus attentive aux trottoirs défectueux et diagnostique les mobiliers urbains potentiellement dangereux.

La traversée des piétons aux intersections des avenues est particulièrement à revoir. Elles doivent être mieux signalées, protégées et éclairées. La surélévation des passages piétons et le rétrécissement des chaussées au maximum permettraient de sécuriser la traversée des piétons. De même, les durées de traversée et les priorités des piétons devraient être diagnostiquées et améliorées.

Le Conseil de développement souhaite que la Communauté mène une réflexion approfondie en totale concertation avec les habitants et salariés de Plaine Commune sur la signalétique absolument indispensable pour les déplacements dans les quartiers.

Le Conseil de développement propose 4 mesures d'accompagnement :

- une campagne d'information et de sensibilisation citoyenne sur le thème de « la rue est à nous ... tous » afin de rendre les trottoirs aux piétons,

- un guide du piéton en ville, dans le même esprit que le guide « Trions à Plaine Commune », diffusé très largement et insistant sur les enjeux,
- un encouragement de la police à faire respecter scrupuleusement le Code de la route,
- une verbalisation des comportements non citoyens et non écologiques.

## **1-2. Permettre et encourager les déplacements à vélos**

Plaine Commune doit affirmer une volonté politique pour encourager les déplacements à vélo avec des réalisations rapides.

A l'occasion de chaque création ou requalification de voiries, la loi sur l'air doit être effectivement prise en compte. Pour la déclinaison opérationnelle du P.L.D. dans les Plans Locaux d'Urbanisme des villes (P.L.U), le Conseil de développement demande que les collectivités soient attentives aux respects des obligations faites aux constructeurs d'intégrer un local à vélos dans chaque construction neuve.

Les parcs à vélos en proximité des commerces, centres administratifs, culturels et des équipements sportifs doivent être rapidement multipliés.

La création d'itinéraires cyclables directs d'un point à un autre est souhaitée ainsi que la possibilité de circuler en contre sens cyclistes dans certaines voies. Les itinéraires cyclables sur trottoirs devraient être évités. Les bandes cyclables ou pistes sur voiries sont proposées pour limiter au maximum les conflits entre piétons et cyclistes. De même, les pistes cyclables en double sens sur les trottoirs sont à bannir des réalisations futures.

La possibilité d'aller à son travail en vélo et en combinant l'usage des transports en commun doit être renforcée comme cela existe par exemple à Copenhague. Les nouvelles rames SNCF desservant Epinay et Saint-Denis permettront en 2012 d'accueillir les vélos. Les entreprises doivent pouvoir les accueillir. Des itinéraires adaptés pour se rendre sur les lieux de travail doivent être prévus.

Le Conseil de développement soutient les réalisations plus évoluées et plus longues à concevoir telles que celles prévues au projet de P.L.D.

## ***2- Une ambition, un vrai réseau de transport public attractif et accessible***

### **2-1. Impulser une politique tarifaire plus juste**

Le coût des transports est un des points de vigilance sur lequel le Conseil de développement souhaite attirer l'attention de la Communauté et des instances en charge des déplacements. Une politique tarifaire plus juste doit être impulsée pour :

- Contribuer à rendre les transports en commun toujours moins onéreux qu'un simple déplacement motorisé,
- Améliorer significativement les déplacements de toute nature, pour les habitants, les personnes travaillant sur le territoire de Plaine Commune et les visiteurs.

Avec 3 zones de tarification pour la carte orange, les usagers du territoire communautaire paient les transports en commun beaucoup plus cher que le voyageur parisien. En effet, ce dernier se déplace dans une seule zone comparé au voyageur de l'agglomération qui pour une même distance de trajet paie 3 zones. De plus, les transports de banlieue sont particulièrement dégradés. La tarification concentrique dont le centre (zone1) est Paris est inégalitaire. La carte orange mensuelle pour se déplacer en zone 1 et 4 coûte 86 € contre 52 € pour un voyage parisien (zone 1 et 2).

Une tarification unique, en phase avec le bassin de vie des habitants et salariés de la Communauté d'agglomération est demandée. De plus, les déplacements sur Plaine Commune induisent de fréquents changements de modes de transports. Aussi, un ticket horaire dit T+ est souhaité quelque soit la longueur ou le type de transport en commun. La suppression des zones de tarification sur l'agglomération et Paris est demandée.

Les membres du Conseil de développement continueront de travailler sur le coût voire la gratuité des transports en commun (elle existe dans certaines villes comme Châteauroux, Gap, ..).

En mesure d'accompagnement, une campagne d'information et de sensibilisation citoyenne sur le thème : «Pour notre santé à nous tous, vive les transports en commun » est souhaitée.

## **2-2. Renforcer les transports en commun et améliorer leur qualité**

Les projets de transports en commun inscrits au Contrat de Projet Etat – Région (C.P.E.R) doivent être réalisés en priorité. Le Conseil de développement demande et soutient Plaine Commune pour la réalisation des projets prévus au contrat de plan :

- La tangentielle Nord, Noisy –le-Sec Sartrouville
- Le prolongement du T1 à l'ouest mais aussi à l'est
- La réalisation du tram Y et du Sarcelles Saint-Denis
- L'amélioration rapide et la mise en place du projet RER B +
- La réalisation des schémas directeurs des RER D et C
- Le dédoublement de la ligne 13 du métro ainsi qu'ultérieurement son prolongement à Stains afin d'assurer la correspondance avec la Tangentielle Nord.

Pour autant et dans la mesure où le P.L.D se projette à l'horizon 2020, le Conseil de développement reprend les propositions qu'il avait faites dans sa contribution à l'élaboration au S.C.O.T sur les besoins en transports en commun pour le territoire (annexe 1).

Des précisions complémentaires pourraient être apportées, d'une part, sur les projets de transports en commun acquis, et d'autre part, sur ceux qu'il serait nécessaire de réaliser et pour lesquels les financements sont encore incertains. Disposer de ces informations et les porter à connaissance le plus largement possible auprès des usagers du territoire contribueraient à une mobilisation de tous à la hauteur des enjeux.

Concernant les transports en bus, le réseau principal de bus appelé Mobilien doit être réalisé dans les meilleurs délais. Les aménagements sont primordiaux pour que la vitesse commerciale des bus soit réellement attractive pour l'utilisateur.

La fréquence de l'ensemble du réseau de bus, y compris sur le réseau secondaire doit être améliorée.

Le Conseil de développement ne souhaite pas que les transports en commun lourds se fassent au détriment de la desserte en bus. Il attire l'attention de la R.A.T.P à travers la Communauté sur cette question. La mise en service d'infrastructures lourdes de transports en commun, tel le tramway, ne doit pas systématiquement supprimer les liaisons en bus existant antérieurement à l'ouvrage. Il en a été ainsi lors de la mise en service du premier tronçon du tramway T1.

Pour l'environnement et le cadre de vie, des réductions sonores liées à la circulation automobile et de transport en commun sont nécessaires. Des infrastructures de transports en commun lourds, telle que la tangentielle, doivent être réalisées en protégeant les riverains des nuisances par des protections anti-bruits. De même, il est rappelé que de nombreux habitants sont toujours dans l'attente de protection phonique suite à la mise en service des Trains à Grande Vitesse qui traverse le territoire.

## **2-3. Développer des transports de proximité à l'échelle de l'agglomération**

De réels transports de proximité cohérents à l'échelle de l'agglomération sont demandés. Aucun quartier ne doit être isolé, chaque habitant doit pouvoir se rendre facilement dans les différents centres administratifs, culturels, sportifs et commerciaux de Plaine Commune. Pour cela des dessertes de proximité, dites de 3<sup>ème</sup> niveau, doivent être créées pour l'ensemble du territoire et ne pas se limiter à une desserte interne de telle ou telle ville en ignorant sa voisine.

Le maillage mis en place devra en outre assurer les raccordements aux réseaux de 1<sup>er</sup> et 2<sup>ème</sup> niveaux tournés vers l'extérieur du territoire communautaire.

La souplesse et la flexibilité de ce type de transport doivent être la règle afin de coller au plus près aux besoins des différents usagers du territoire : habitants, salariés, jeunes scolarisés, retraités etc.

Dans un souci d'économie, son utilisation doit pouvoir varier au cours de la journée et du calendrier en général, ce qui pourrait se traduire par des trajets différents en fonction des jours et des horaires pour un même véhicule. La multiplicité des usages devrait favoriser la recherche de financements diversifiés, tant publics que privés.

Les énergies utilisées doivent être le moins polluantes possible, et en particulier au niveau sonore. Le couple capacité/fréquence de passage doit être optimisé non seulement d'un point de vue économique mais également pour tenir compte des usages.

Le principe de fonctionnement étant complexe, il nécessite la participation des différents usagers (personnes, entreprises, institutions...) lors de son élaboration afin de favoriser sa pertinence et son appropriation.

Enfin, un service de taxis collectifs pourrait compléter le dispositif.

## **2-4. Etre réactif aux effets induits par la création de transports publics sur la circulation automobile**

Les infrastructures de transports en commun et les aménagements devraient être réalisés concomitamment.

Le Conseil de développement demande que l'impact de la création de transports en commun sur la circulation automobile, notamment pour les sites propres de transports et les croisements des flux soient anticipés, mesurés et solutionnés dès la mise en œuvre des nouvelles infrastructures.

## ***3- Une nécessité, faire évoluer le partage de la voirie en organisant et maîtrisant le stationnement et en faisant comprendre son intérêt***

### **3-1. Résoudre les problèmes de stationnement des véhicules**

La maîtrise du stationnement est la condition impérative à remplir pour atteindre les objectifs et avoir de bonnes conditions de déplacements. La voiture prend trop de place de façon anarchique sur l'espace public : stationnement sur trottoirs gênant les piétons et les obligeant à prendre des risques, en double file empêchant une bonne circulation des transports en commun.

Pour lutter contre l'engorgement de la ville, des mesures fortes et incitatives sont souhaitées pour obliger les propriétaires de véhicules à se garer sur des emplacements prévus à cet effet.

Ainsi, il est nécessaire de :

- Créer des parkings en nombre suffisants permettant aux résidents de stationner hors de la voie publique, les prix devant être attractifs et la sécurité assurée ;
- Initier un stationnement payant sur voirie notamment en zone dense avec un tarif préférentiel pour les résidents ;
- Obliger les promoteurs publics ou privés à respecter les règles générales en matière de parking prévues conformément au P.L.D ;
- Prévoir l'organisation des livraisons des commerces, mais aussi des déménagements et des travaux ;
- Généraliser le stationnement payant pour la desserte dans les centres villes avec des aménagements pour les résidents et leurs visiteurs ;
- Systématiser les procès-verbaux pour les véhicules mal stationnés ou en double file, et accroître la mise en fourrière pour des stationnements dangereux ou intempestifs.

Pour inciter à utiliser les transports en commun, il est primordial de prévoir et de mobiliser la Région Ile-de-France pour la réalisation de parkings d'intérêt régional en zone périphérique suffisamment dimensionnés et sécurisés près des stations les plus importantes. Le paiement pour l'utilisation de ces parkings pourrait être couplé avec le titre de transport comme à Nantes ou à Strasbourg.

#### ***4- Un défi, préserver des conditions de circulation satisfaisantes et réduire le trafic automobile,***

##### **4-1. Cantonner les poids lourds et la circulation de transit sur les autoroutes existantes**

Le Conseil de développement demande que les circulations de transit soient cantonnées sur des itinéraires définis pour éviter que celles-ci n'entravent les déplacements communautaires.

Dans les propositions du projet de P.L.D. une part importante est consacrée aux liaisons autoroutières. Il est proposé entre autre « l'achèvement du système d'échange du réseau autoroutier existant ». Les membres du Conseil de développement ne sont pas unanimes pour cette proposition.

Le Conseil de développement souhaite que le P.L.D. contribue à :

- limiter les déplacements de camions sur le territoire de Plaine Commune et cantonner très strictement les poids lourds sur certains itinéraires,
- améliorer significativement le cadre de vie des habitants et le cadre de travail des salariés concernés,
- poser comme une réelle exigence le strict respect du Code de la route partout sur le territoire particulièrement concernant les limitations de vitesse et les stationnements.

Le Conseil de développement est favorable à la hiérarchie des voies dans le projet de P.L.D. pour conforter les déplacements locaux et limiter les poids lourds sur certains axes.

##### **4-2. Limiter le trafic pour davantage de sécurité routière**

Le nombre d'accidentés de la route diminue en France : 16 500 tués en 1972 contre 5 318 en 2005 et 108 076 blessés. Pour autant, la baisse de la mortalité sur la route ne concerne pas les usagers les plus fragiles. En 2005, 635 piétons ont été tués (+ 8% par rapport à 2004), 356 cyclomotoristes (+ 3,8%) et 180 cyclistes (+ 0,6%).

Le Conseil de développement souhaiterait connaître le nombre d'accidents sur le territoire de Plaine Commune, le nombre de personnes concernées ainsi que les lieux repérés comme accidentogènes.

Le Conseil de développement propose deux mesures d'accompagnement :

- Mener une étude pluridisciplinaire sur les causes des accidents et les facteurs de risque particuliers au territoire de Plaine Commune,
- Sensibiliser à la sécurité routière en ciblant la sécurité des piétons, et installer un signe distinctif indiquant le lieu d'un accident de piéton.

L'objectif à atteindre est clairement d'améliorer la qualité de vie sur le territoire, de réduire la place de la voiture pour inciter et surtout donner plaisir à la marche à pied.

## **Relevé des propositions du Conseil de développement pour l'élaboration du Projet Local des Déplacements - P.L.D**

### **Sur le document et la méthode de concertation**

1. réaliser des documents pédagogiques à l'attention de la population et associer le diagnostic sur les déplacements au projet de P.L.D.
2. réaliser des études de comportements au niveau local
3. donner des précisions sur les financements et la part des financeurs, sur les calendriers de réalisations des projets en matière de transports et déplacements, et le suivi

### **Rendre la ville aux piétons**

4. augmenter le nombre et la surface des trottoirs, sécuriser les déplacements des piétons sur les trottoirs et les chaussées
5. rehausser les trottoirs et rationaliser l'encombrement du mobilier urbain
6. mener une campagne d'information et de sensibilisation « la rue est à nous ... tous »
7. mettre en place et en concertation une signalétique et réaliser un guide du piéton en ville

### **Permettre et encourager les déplacements à vélos**

8. créer rapidement des itinéraires cyclables directs d'accès aux équipements publics, commerciaux, aux lieux de travail et aux accès en transports en commun et y associer des facilités de stationnement avec la création de parcs à vélos à proximité
9. inciter la création des locaux dédiés au stationnement des vélos dans les entreprises et dans les centres villes
10. permettre la circulation des vélos en contre sens et éviter les itinéraires sur les trottoirs

### **Une tarification unique et davantage de transports en commun adaptés**

11. une tarification unique en phase avec le bassin de vie de l'agglomération
12. la réalisation prioritaire des projets de transports en commun inscrits au C.P.E.R
13. des précisions sur la part des projets de transports en commun acquis avec certitude comparée à ceux nécessaires mais dont la réalisation est incertaine
14. une desserte de proximité adaptée à l'échelle de l'agglomération
15. la création de transports en commun lourd ne doit pas supprimer pas la desserte en bus

### **Sur le stationnement, la circulation de transit et la sécurité routière**

16. résoudre les importants problèmes de stationnement et poser comme une réelle exigence le strict respect du Code de la route partout sur le territoire
17. généraliser le stationnement payant en préservant un tarif préférentiel pour les résidents
18. cantonner très strictement les poids lourds sur certains itinéraires
19. mener une étude pluridisciplinaire sur les causes des accidents et les facteurs de risque particuliers au territoire
20. sensibiliser à la sécurité routière et signaler les lieux des accidents impliquant les piétons

## **Annexe 1 à la contribution**

### **pour l'élaboration du Projet Local des Déplacements**

#### **Les transports en commun prévus et nécessaires demandés par le Conseil de Développement de Plaine Commune**

- La tangentielle Nord
- Le prolongement du T1 Saint-Denis-Bobigny à Genevilliers au RER C via l'île Saint-Denis
- Le tramway dénommé TRAM'Y à Saint-Denis-Epinay-Villetaneuse (SDEV) prolongé au sud via la Plaine Saint-Denis jusqu'à Paris au RER E, future station Evangile
- Le RER B+ avec le dédoublement du tunnel Châtelet – Gare du nord afin de ne pas réduire la fréquence du RER D qui emprunte les mêmes voies
- Le RER D et C avec un schéma directeur, une réelle qualité de service et une meilleure fréquence
- Le RER B avec une réelle qualité de service et une meilleure fréquence
- La ligne 13 dédoublée et prolongée à Stains, à la Cerisaie avec une connexion à la tangentielle Nord
- Le prolongement de la ligne 12 à la Mairie d'Aubervilliers puis aux Six Routes de La Courneuve
- Le tramway sur pneu Saint-Denis-Sarcelles via la RN1 à Pierrefitte-sur-Seine
- La ligne 4 prolongée à Saint-Denis, vers Pleyel via Saint-Ouen avec une connexion à la ligne 13
- La ligne 7 prolongée de la Courneuve au Parc des Expositions du Bourget
- Orbitale, la rocade des transports en commun en première couronne avec une connexion aux RER B, C et D à créer après que l'ensemble des projets prévus au Contrat de Plan et de Projets Etat-Région (C.P.E.R) ait été réalisé.
- Les lignes de bus Mobilien et les pôles gares
- La rénovation des gares SNCF qui en ont besoin
- Une navette fluviale sur la Seine en direction de la Défense
- Une navette fluviale sur le canal Saint-Denis du Pont de Stains en direction de Paris

## **Annexe 2**

### **Conditions d'élaboration de la contribution à l'élaboration du Projet Local des Déplacements**

Les membres du Conseil de développement ont pris connaissance des documents de diagnostic, de préconisations et d'actions pour l'élaboration du projet de Plan Local des Déplacements (P.L.D.) sur le territoire de Plaine Commune élargi à Saint-Ouen et à l'horizon 2020 (avec un point d'étape en 2008-2013). Ce document doit être prochainement soumis au Conseil Communautaire de Plaine Commune.

#### **Contexte de la saisie du Conseil de développement**

Plaine Commune a décidé en bureau communautaire d'associer largement l'ensemble des acteurs du territoire dans une démarche participative d'élaboration du P.L.D. La communauté d'agglomération sollicite le Conseil de développement en février 2006 en l'invitant à participer à la mise en place du Comité Local des Transports.

Le Conseil de développement ne souhaite pas se substituer aux associations pour les concertations organisées par les instances communautaires. Le Conseil de développement a proposé de participer pour information à la 1<sup>ère</sup> réunion du Comité Local des Transports.

Parallèlement, l'Assemblée plénière du 8 mars 2006 met en place un groupe de travail « Transports et déplacements » et en informe la Communauté. Elle décide de travailler sur le Plan Local des Déplacements (P.L.D.) le 8 juin 2006.

Plaine Commune saisie le Conseil de développement le 28 août 2006 pour « qu'il participe à la réflexion menée pour l'élaboration du P.L.D. et qu'il fasse part de son avis, de ses remarques et suggestions sur les propositions qui vont être faites ».

#### **Méthode de travail**

Le groupe de travail « Transports et Déplacements » est composé de 8 personnes issues des différentes familles composant le Conseil.

13 séances de travail ont eu lieu, auxquelles il faut ajouter :

- la participation à 2 réunions du Comité Local et Partenarial des transports,
- un échange en groupe de travail élargi à l'ensemble du Conseil de développement consacré au SDRIF (Schéma Directeur de la Région Ile de France pour l'aménagement de la Région sur les 25 prochaines années) dans lequel les transports ont pris une place importante. Les modalités de mise en œuvre et de financement des déplacements notamment dans le Contrat de Projet Etat-Région 2007-2013 (CPER), où les décisions pour les transports en commun sont importantes, ont ainsi pu être appropriées.

Parallèlement, les membres du Conseil de développement ont auditionné à trois reprises Plaine Commune et les bureaux d'études missionnés sur le P.L.D. :

- ◇ Le 30 mai 2006, Mme VIGIER, Responsable du projet de territoire/SCOT, Mlle ROI, Mme HILD, Directrice de la direction des transports et M. SUSSET, chargé de projet P.L.D à Plaine Commune pour une présentation de la direction transports, des projets en cours (dont le P.L.D.) et des partenaires dont le STIF et la Région Ile de France,

- ◇ Le 20 juin 2006, M. SUSSET, chargé de projet P.L.D. à Plaine Commune accompagné des représentants des bureaux d'études en charge de l'élaboration du P.L.D. - ITER, SOPAC, AM Environnement, pour une présentation du diagnostic en matière de transports et de déplacements,
- ◇ Le 25 mai 2007, M. PRIVE, Vice-président, en charge des déplacements urbains à Plaine Commune, M. SUSSET, chargé de projet P.L.D à Plaine Commune accompagné de Frank DRICOT du bureau d'études, pour une présentation des préconisations et des actions proposées au P.L.D. avant l'élaboration du document à soumettre à enquête publique à la fin de l'année 2007.

Le Conseil de développement réuni en Assemblée plénière le 7 juin 2007 a amendé et validé la contribution pour l'élaboration du P.L.D. Elle est présentée au Bureau communautaire de Plaine Commune du 13 juin 2007.

Pendant l'élaboration du projet de territoire, traduit dans le Schéma de Cohérence Territoriale (le S.C.O.T), le Conseil de développement a pris toute sa place pour contribuer aux choix d'aménagement et de développement du territoire communautaire. Il a également échangé avec ses homologues de la Région Ile de France et le Conseil Economique et Social Régional sur la place du projet de territoire à l'échelle de la Région, notamment dans le Schéma Directeur de la Région (le S.D.R.I.F).

# **CONTRIBUTIONS INDIVIDUELLES**

## Contribution de Jean-Pierre LEROSEY

Au-delà des déplacements doux à favoriser, des transports en commun inscrits au CPER à réaliser en priorité, des réseaux de bus (principal, secondaire et de 3<sup>ème</sup> niveau) à réaliser et améliorer, demandés dans la contribution du Conseil de développement sur le Plan Local des Déplacements, je souhaiterai mettre l'accent sur la place du stationnement et le réseau autoroutier dans le P.L.D.

- Le stationnement

La maîtrise du stationnement est la condition impérative à remplir pour atteindre les objectifs précités. La voiture est très envahissante « stationnement sur trottoirs gênant les piétons et les obligeant à prendre des risques, en double file empêchant une bonne circulation des transports en commun ».

Pour maîtriser efficacement le stationnement il faut :

En zone dense mettre en place du stationnement payant avec des aménagements pour les résidents, prendre en compte les livraisons des commerces

En zone périphérique, créer des parkings relais à proximité des transports en commun « gares, métro » , ces parkings fonctionnant à l'exemple de ceux de Nantes ou de Strasbourg « ticket P+ » parking plus transports en commun.

- Le réseau autoroutier

Dans les propositions du bureau d'étude une part importante est consacrée aux liaisons autoroutières, il est proposé entre autre « l'achèvement du système d'échange du réseau autoroutier existant ».

Nous tenons à rappeler, dans les années 90 de nombreuses associations ainsi que les municipalités toutes sensibilités politiques confondues se sont opposées à l'arrivée de l'autoroute A 16 en zone dense urbaine. En 1998 elles ont obtenu gain de cause, avec engagement du gouvernement que cette autoroute s'arrêterait sur la Francilienne à la Croix Verte. Ce n'est pas pour la faire venir aux portes de Plaine Commune.

Les autoroutes sont des aspirateurs à voitures génératrices de trafic qui ressort sur la voirie locale et de pollution ce qui est contraire aux objectifs du P.D.U.