



REVISION DU PLAN LOCAL DE DEPLACEMENT

CONTRIBUTION D'EELV CERGY-PONTOISE

mai 2015

Cette contribution au débat et à la réflexion d'EELV Cergy Pontoise s'inscrit dans la continuité de celle faite en novembre 2013 à l'occasion du lancement par la Communauté d'Agglomération de Cergy Pontoise de la consultation publique sur la révision de son Plan Local de Déplacement.

EELV souhaite, à ce stade, rappeler certaines de ses préconisations et apporter certains commentaires au diagnostic proposé par la commission Services urbains et Écologie urbaine le 31 mars 2015 au sujet de l'élaboration du nouveau PLD. Pour plus de commodité nous reprenons l'organisation de la note de synthèse rendue publique par la Communauté d'Agglomération de Cergy-Pontoise [reproduite en annexe].

Remarques préalables

- Un certain nombre de communes de l'agglomération disposent déjà d'un PLD. Ces documents intègrent pour la plupart des positions de principe encourageantes en matière d'environnement et de qualité de vie (pollution, bruit, sécurité routière, réduction des gaz à effet de serre, intermodalité, etc). Pourtant, ces principes trouvent rarement leur application dans les aménagements et les politiques de déplacements.

Le prochain PLD de Cergy-Pontoise devra donc clairement fixer des objectifs précis et constituer, le cas échéant, un document opposable en cas de non-application de ses principes lors des décisions des collectivités locales. Dans le même esprit, il doit, comme cela se fait dans certaines communes, indiquer en annexe la liste des mesures et des réalisations de voiries qui sont programmées en vue de l'application de ce PLD.

Nous souhaitons donc un PLD qui engage réellement.

- Par définition, la nature des déplacements est une conséquence d'autres facteurs : décisions d'urbanisme, modes de consommation, organisation de la ville, répartition des pôles de logement et de travail, etc. Agir sur les déplacements ne peut donc se faire sans mener conjointement une véritable réflexion sur l'organisation de la ville. Ainsi, on ne peut pas demander au PLD de réduire les déplacements en voiture et vouloir créer dans le même temps une future zone d'emploi à l'écart des dessertes de transport en commun et des réseaux cyclables comme c'est actuellement le cas du projet de création d'un vaste entrepôt à Puisieux. C'est alors entretenir un cercle vicieux où l'étalement urbain, conséquence des transports motorisés, entretient lui-même le développement de ce mode de déplacement. On peut penser que les échangeurs routiers, les vastes centres commerciaux périurbains contribuant toujours plus à l'artificialisation des sols¹ font partie de l'évolution inévitable de

1 Selon un récent rapport de l'INSEE, l'artificialisation des sols augmente actuellement deux fois plus que la population (« La hiérarchie des villes en France métropolitaine sur trente ans : stabilité globale et

nos sociétés. Pourtant, en France et à l'étranger, de nombreux exemples dans des villes de configurations identiques montrent qu'il existe des solutions plus satisfaisantes. Une réélaboration sérieuse du PLD ne peut faire l'économie d'une prise en compte de ces enseignements.

Ainsi, lors des consultations sur l'avenir du grand centre, une demande a émergé : celle de préserver les pôles commerciaux de proximité et de limiter la prédominance du centre commercial. C'est une décision qui peut avoir des conséquences importantes sur les déplacements. L'instance communautaire a choisi l'extension de la surface commerciale et du nombre de places de parking. C'est un point sur lequel les écologistes seront vigilants

Nous souhaitons donc que la réflexion sur le nouveau PLD se fasse conjointement à une réflexion globale en matière de choix d'urbanisme afin que ceux-ci soient en cohérence avec ses objectifs.

- L'élaboration de ce PLD a donné lieu à une consultation publique. Nous reprenons dans les propositions qui suivent un certain nombre des demandes qui avaient été exprimées et qui ne se retrouvent pas toujours dans la note de synthèse du 31 mars. Nous insistons sur le fait que la consultation doit être conçue comme un mode d'élaboration et non de communication. Une consultation engage ceux qui y ont recours à respecter les axes majoritaires qui en ressortent. Dans le cas contraire, il ne peut qu'en résulter un sentiment de frustration.

Nous souhaitons donc que le consensus qui se dégage d'une consultation soit respecté.

1. Contextes historiques, enjeux et objectifs recherchés

La note de synthèse n'évoque pas les objectifs finaux. Il nous paraît au contraire indispensable de les rappeler dans le document final, notamment ceux du PDUIF dont le PLD est la déclinaison locale.

Le PDUIF fixe notamment pour objectif une réduction de 20 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) liées au secteur des transports d'ici 2020, soit dans 5 ans.

Le PLD doit rappeler les enjeux liés au changement climatique, à la raréfaction des ressources pétrolières, aux épisodes de pollution récurrents. Il doit rappeler aussi que les choix de déplacement influent sur la qualité de vie dans la cité (nuisances, coût des infrastructures, étalement urbain, insécurité routière...)

Le PLD constitue aussi un outil pour améliorer la qualité de l'air et pour lutter contre les nuisances sonores, ces deux enjeux constituant des sujets de préoccupation de la population. Les récents pics de pollution sur l'Île de France nous le rappellent.

C'est par rapport à ces constats que l'on comprend pourquoi il devient indispensable de diversifier les modes de transport (transports en commun et modes de déplacements actifs notamment) et de réduire la part modale de la voiture.

2.4.1. Les transports en commun – le bus

Afin d'encourager les usagers à laisser la voiture pour emprunter les transports en commun, il est important que les bus soient rapides et respectent les horaires. Pour cela, les bus doivent être prioritaires en toute occasion. Outre le développement de sites propres, nous préconisons le développement des systèmes de priorité aux feux, comme il en existe dans différentes villes. Ce dispositif, en réduisant le temps d'attente aux feux, raccourcit le temps de parcours, mais aussi diminue freinages et accélérations, réduisant ainsi la consommation de carburant.

EELV est favorable au développement des lignes Mobiliennes dans l'agglomération ainsi qu'aux lignes express. Les lignes 34 S puis 34 N, qui jouent un rôle de « rocade », verront leur fréquence

augmenter, sans nécessairement passer en Mobilien. Pour les longs trajets en bus, il faudrait envisager des bus rapides qui ne desserviraient que les principales stations de la ligne.

Le STIF a décidé de changer le carburant des bus et de renoncer au Diesel dans tous ses nouveaux bus du réseau RATP et Optile. La STIVO et la CACP, en partenariat avec le Parc Naturel Régional du Vexin, devraient s'inspirer de cette démarche et étudier la possibilité de développer une unité de méthanisation bénéficiant des capacités de valorisation énergétique des déchets agricoles dans le Vexin et des déchets fermentescibles produits sur l'agglomération cergy-pontoise.

Enfin, notamment pour les lignes circulant dans les centres anciens et à la voirie étroite, il pourrait être souhaitable d'envisager des bus de gabarit plus petit, compensés par une augmentation de la fréquence de circulation.

2.4.2. Les transports en commun – le train

C'est le point noir des transports en commun à Cergy-Pontoise, autant pour les transferts extra agglomération que pour les transports au sein de l'agglomération. Avec 5 gares et une fréquence de 10 mn sur les RER A et C (aux heures de pointe), le RER est aussi emprunté pour les déplacements à l'intérieur de l'agglomération. Si nous nous réjouissons de l'augmentation de fréquence des RER A, on ne peut que déplorer leur manque de ponctualité surtout aux heures de pointe.

Concernant le RER A, la suppression de l'interconnexion est une demande prioritaire pour améliorer la ponctualité.

Pour le RER C, il faudrait étudier sa prolongation jusqu'à Osny et la connexion avec la ligne A à Cergy le Haut par exemple. Une gare routière pourrait être créée en périphérie de l'agglomération pour les Vexinois souhaitant accéder au RER.

La tangentielle Ouest doit relier en tram-train le RER C à Saint Cyr l'école au RER A à Achères. C'est une priorité pour les Cergy-pontois de la voir se prolonger jusqu'à Cergy-Pontoise, singulièrement vers sa partie Sud (Vauréal, Jouy le Moutier), mal desservie par les RER. Le développement des mobilités nord/sud est à développer en priorité dans l'agglomération.

Intermodalité et complémentarité entre modes de transport

Il nous semble important, en ce qui concerne les déplacements internes à l'agglomération, de faciliter l'intermodalité entre vélo et bus en proposant des bus pouvant accueillir les vélos, à l'instar de ce qui existe dans d'autres villes.

Il nous paraît aussi important d'améliorer l'information entre SNCF et STIVO. Par exemple, aux heures creuses, le conducteur du bus pourrait attendre quelques minutes l'arrivée imminente d'un train.

Le STIF finance une partie des parkings Veligo, réservés aux usagers de la SNCF. La nouvelle loi en matière d'infrastructures et de services de transports (LOI n° 2013-431 du 28 mai 2013, article 5) oblige à la « création d'aires de stationnement sécurisé pour les vélos dans les nouvelles gares et les réaménagements de gares existantes du réseau ferré ». Nous souhaitons que rapidement les 5 gares de l'agglomération soient toutes équipées d'un stationnement vélo sécurisé facilement accessible.

2.4.3. Les mobilités actives

Cergy-Pontoise est une ville riche en passerelles dédiées aux mobilités actives. Il convient de les conserver et de s'assurer que leur revêtement reste adapté aux circulations (poussettes, PMR, vélos, etc) : les dalles disjointes sont clairement dissuasives pour ces usagers.

EELV regrette que les rampes d'accès de ces passerelles soient parfois détruites et remplacées par des ascenseurs. Nous rappelons que les ascenseurs ne constituent en aucun cas des aménagements cyclables : ils interrompent la fluidité du cheminement et créent des ruptures infranchissables (notamment pour les poussettes et les PMR) dès lors qu'ils tombent en panne, de façon parfois définitive comme c'est le cas pour certains d'entre eux dans l'agglomération. Enfin, leur coût de fonctionnement et d'entretien au fil des ans est loin d'être négligeable. Il est par conséquent extrêmement décevant de voir que la rampe d'accès à la passerelle entre la Croix Petit et le quartier du Ponceau a été détruite pour permettre à un programme immobilier de gagner quelques m². Que des aménagements qui avaient survécu à des décennies de valorisation des déplacements en voiture soient aujourd'hui supprimés par la collectivité en dit long sur la place réellement accordée, derrière les discours, aux circulations actives.

Comme le rappelle la note de synthèse, un schéma directeur cyclable d'agglomération a été voté en 2007. Il prévoyait un maillage complet de l'agglomération et devait se déployer en 9 ans, à raison de 10 km par an, pour atteindre à terme 170 km de cheminements cyclables. Au bout de 8 ans, à peine 21 km de voies cyclables ont été tracées, visant en priorité à relier les gares et les établissements publics. Le grand défaut dans la réalisation actuelle est le manque de continuité des cheminements.

Puisque la part modale du vélo doit augmenter et que le territoire de Cergy-Pontoise se prête bien aux déplacements à vélo, il est urgent de terminer la mise en œuvre de ce schéma directeur et de le compléter au sein des communes par des cheminements à l'intérieur des quartiers et un jalonnement des itinéraires, qu'il convient de décliner pour les piétons en indiquant les temps de parcours. Le jalonnement vélo présente une réelle difficulté à être mis en place sur le vaste territoire de l'agglomération en raison de la multiplicité des niveaux de voirie et des équipements de destination, ce qui engendre le double risque soit d'une multiplication indéfinie des panneaux, soit d'une information lacunaire. EELV propose donc un dispositif novateur en France mais qui se développe depuis plusieurs décennies en Europe de Nord : un réseau de Point de Croisements (ou Knooppunt en néerlandais). Ce système de numérotation des croisements, relayé par carte et site internet, est un outil efficace et peu coûteux pour faciliter le choix d'itinéraires clairs et adaptés aux vélos, y compris de la part de personnes qui ne connaissent pas l'agglomération. Il pourrait aussi aisément être étendu aux territoires du Vexin des alentours. Bien que les Français ignorent l'existence de ce système, il suffit de l'avoir essayé une fois pour se rendre compte de tous les bénéfices qui pourraient en être tirés à l'échelle de l'agglomération.

La note de synthèse évoque aussi la coupure urbaine que constitue le franchissement de l'Oise : il faut nommément indiquer qu'il s'agit de la jonction Pontoise – Saint-Ouen l'Aumône (les autres ponts sur l'Oise étant adaptés à la circulation des vélos). Parmi les priorités, il faut aussi signaler la D14 entre Saint-Ouen l'Aumône et Pierrelaye qui constitue une coupure urbaine entre le bassin de Franconville et celui de Cergy-Pontoise et qui serait en outre un moyen de désenclaver le parc d'activités des Bellevues.

Créer des aménagements cyclables demande une réelle expertise qui n'est pas celle de la voirie routière. Afin d'éviter un certain nombre d'erreurs de réalisations (la rampe d'accès à la place des Touleuses qui oblige les cyclistes à mettre pied à terre à cause de sa configuration en épingle en est une illustration très récente), nous demandons la création (par exemple au sein d'un observatoire des déplacements) d'un comité vélo assurant le suivi des réalisations, comme cela existe déjà dans certaines communes de l'agglomération, et intégrant élus, représentants d'usagers et agents territoriaux concernés.

La note de synthèse propose la mise en place de cédez le passage cyclistes aux feux rouges et le développement des double-sens cyclables. La législation incite déjà fortement à leur mise en place, les bilans qui en ont été tirés sont nombreux et très encourageants, notamment sur le plan de la sécurité, et de plus en plus de villes les généralisent (c'est le cas de Paris, mais pas seulement). Ils demeurent malgré cela quasi absents sur le territoire de l'agglomération, essentiellement à cause de l'ignorance et des a priori des élus locaux.

Le PLD doit donc indiquer clairement que leur mise en place est indispensable et poser comme principe leur généralisation. Ces dispositifs doivent devenir la norme, et leur non mise en place l'exception. Si le PLD se contente de formules incitatives vagues telles que celles figurant dans la note de synthèse, l'expérience nous enseigne qu'il n'y a aucune évolution à espérer en la matière.

Rappelons enfin que les mobilités actives ne se réduisent pas à la marche et au vélo. Il n'y a pourtant rien concernant ces autres modes de déplacement dans la note de synthèse. Pour rappel, la trottinette est un mode de déplacement efficace qui permet de multiplier par 3 le rayon de déplacement par rapport à la marche à pied. Sa facilité d'utilisation, sa compacité et sa rapidité de pliage en font l'un des instruments de l'intermodalité les plus pertinents. Parmi les publics où son usage est le plus important dans les villes qui lui sont adaptées, on trouve les scolaires et les cadres, ces derniers y voyant un mode de déplacement plus adapté que le vélos à leurs impératifs vestimentaires et ils l'utilisent typiquement pour rejoindre une gare depuis leur lieu de résidence ou de travail.

Le roller concerne un public plus aguerrri et se prête un peu moins facilement à l'intermodalité mais il permet en contrepartie d'atteindre chez les utilisateurs avertis des vitesses de croisière comparables à celle du vélo.

Pour des raisons d'infrastructures, ces modes de déplacement restent cependant sous représentés dans l'agglomération par rapport à d'autres villes de configuration comparable. Les aménagements piétons et cyclables leur sont naturellement destinés mais les revêtements granuleux (le récent boulevard du port à Cergy, quais et berges de l'Oise, dalles disjointes et autres pavages sur les cheminements piétons...) et les différences de niveaux aux différentes jonctions des pistes avec la voirie sont clairement dissuasifs. Dans la plupart des cas, adapter les infrastructures à ces modes de déplacements n'engendre pas de réel surcoût et est bénéfique aux autres usagers (personnes à vélo, poussettes, PMR). Encore faut-il en tenir compte au moment de la conception en privilégiant les revêtements lisses.

L'aménagement des berges de l'Oise doit être prioritaire : dans une agglomération à fort dénivelées, elles constituent un moyen sûr, facile et agréable de relier la majorité des communes entre elles et de rejoindre l'île de loisir ou les maraîchers. Malheureusement, les berges de Saint-Ouen l'Aumône à Méry sur Oise ont été entièrement délaissées. Quant au reste du territoire de l'agglomération, le revêtement, la plupart du temps de terre ou de gravier, est soit boueux l'hiver, soit poussiéreux l'été et donc peu compatible avec un usage quotidien.

2.4.4. L'accessibilité

La loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées fait obligation de rendre accessible aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR) à l'échéance 2015, la totalité des zones accessibles au public.

Cet objectif est loin d'être atteint à Cergy-Pontoise. La note de synthèse évoque bien les plans communaux de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics (PAVE), mais elle n'indique pas quels pourcentages de ces plans ont été réalisés pour chaque commune.

Alors qu'une part conséquente de la voirie et des espaces publics est intercommunale, la note ne mentionne pas de PAVE élaboré par la CACP. Pour rappel, les communes ou établissements publics de coopération intercommunale compétents auraient dû établir leur PAVE avant le 23 décembre 2009.

En 2008, la CACP a bien créé, conformément à la loi, une Commission intercommunale d'accessibilité pour les personnes handicapées (CIAPH). Cette commission est normalement chargée de dresser un état des lieux, de se prononcer sur les projets de mise en accessibilité et de faire toutes propositions utiles aux décideurs.

La note de synthèse ne rend aucun compte de travaux de cette commission.

Il convient donc :

. d'élaborer immédiatement un PAVE au niveau de la CACP

- . de rappeler aux communes leur obligation légale de mise en accessibilité de la totalité des voiries et espace publics
- . d'accélérer la réalisation des travaux de mise en accessibilité
- . de rendre compte aux élus des travaux de la CIAPH
- . de rendre compte aux associations, et aux élus, de l'avancement des PAVE.

2.4.5. Le stationnement dans les centres villes

De façon très étonnante, la note de synthèse consacre des sections aux trains, aux bus, aux vélos, à la marche à pied, aux marchandises mais aucune nommément à la voiture. Le PLD ne doit pourtant pas chercher à éluder la question et doit indiquer clairement comment il envisage l'évolution de ce mode de déplacement. Le PLD étant l'instrument privilégié de la mise en œuvre du PDUIF et le PDUIF appelant à une réduction de 20 % des GES liés au transport pour 2020 (soit dans 5 ans), il n'y a pourtant pas d'autre moyen de respecter cet objectif que de diminuer les déplacements en voiture dans des proportions comparables.

Précisons d'emblée qu'il est illusoire de proposer une offre de transports en communs, des aménagements pour les circulations actives, des dispositifs d'écomobilité dans le but de réduire la part modale de la voiture en estimant que cette offre suffira à elle seule à faire diminuer les déplacements automobiles. On sait en effet qu'en développant par exemple l'usage du vélo, il s'opère majoritairement un report d'usagers des TC ou de la marche, mais très peu depuis la voiture. Si l'on veut donc réellement réduire l'usage de la voiture, c'est en prenant des mesures qui concernent directement ce mode de transport qui doivent comme telles figurer dans le PLD.

C'est peut-être la principale leçon de l'histoire urbanistique de notre ville nouvelle. Qu'il nous soit permis de faire ici un petit rappel : issu des ponts et chaussées, Bernard Hirsch souhaitait rendre extrêmement rapides et pratiques les déplacements en voiture (grandes artères à doubles voire triple voies, exclusion des vélos et piétons de la voirie principale, deux autoroutes initialement prévues sur le territoire de la ville, projet de percement de grandes artères dans la vieille ville de Pontoise...). Les urbanistes chargés de l'aménagement des quartiers, avertis par les exemples des villes américaines où cette conception menée jusqu'à son terme montrait déjà ses limites, ont souhaité au contraire ralentir les circulations (d'où les rues sinueuses) et soigner particulièrement l'offre de proximité en matière d'équipements et de commerces, précisément pour limiter les déplacements en voiture : ils savaient, avant même que les préoccupations écologiques n'interviennent, que dans une ville initialement calibrée pour 300 000 habitants, à moins de consacrer une bonne partie de la ville elle-même aux échangeurs et autres infrastructures routières, il est impossible que la voiture soit le mode de déplacement majoritaire.

L'erreur sur laquelle a été fondée la ville nouvelle a été de croire à la cohabitation de ces deux modèles : or il n'y a pas de place pour les commerces de proximité tant que l'accès aux grands centres commerciaux est encouragé par des voies rapides et de vastes parkings. Et les villes qui ont sérieusement entrepris d'améliorer leur qualité de vie et de déplacements ont eu à faire un choix. La chance de Cergy-Pontoise est justement qu'elle avait initialement été en partie conçue par les urbanistes pour limiter la dépendance à la voiture – même si cette conception a été malmenée depuis, y compris récemment – et nous sommes donc loin de partir de zéro. Il revient néanmoins et de façon urgente au PLD d'indiquer quel est le choix fait par la collectivité, et de l'indiquer clairement.

Comme le rappelle l'économiste et historien des déplacements Frédéric Héran², seule la limitation du stationnement (jointe à la limitation des vitesses) permet un vrai report de la voiture vers les autres modes de déplacements (transports en commun, modes actifs). S'il veut être cohérent, le PLD doit donc poser comme principe prioritaire la réduction des places de stationnement automobile sur le territoire de la communauté de communes.

Là encore, l'évolution de la législation pousse en ce sens : la commission Mandon, chargée de la réforme de l'Etat et de la simplification a ainsi proposé, parmi les mesures permettant d'alléger les coûts de la construction, de lever l'exigence d'une place de parking voiture par logement dans les

2 Frédéric Héran, *Le retour de la bicyclette : une histoire des déplacements urbains en Europe de 1817 à 2050*, La Découverte (2014).

immeubles situés à moins de 500 mètres d'un réseau de transport en commun. Le président de la Fédération des promoteurs immobiliers, François Payelle, est lui-même favorable à cette mesure qui représente une économie significative de 250 à 280 euros le mètre carré. Mais il constate que les élus en retardent la transposition dans leurs plans locaux d'urbanisme³. Cette mesure, que soutient EELV, doit donc clairement figurer dans le PLD.

2.4.6. L'écomobilité

La voiture reste nécessaire dans certains cas. Au lieu d'avoir chacun sa voiture, qui est à l'arrêt 90 % du temps, il vaudrait mieux avoir un parc de voitures à partager, y compris dans le cadre des nouveaux programmes immobiliers. La note de synthèse évoque sans le nommer Auto2, le service de partage de voiture qui est à promouvoir. Nous préconisons l'adhésion des collectivités territoriales au service Auto2, un emplacement pour les voitures d'Auto2 dans chaque commune et une promotion au niveau des communes et de l'agglomération.

Pour limiter le nombre de voitures en circulation, notamment aux heures de pointe, il faut organiser, comme l'indique la note de synthèse, le covoiturage. Des parkings de covoiturage pourraient être installés dans le Vexin, afin de limiter le nombre de voitures entrant dans Cergy pour se garer dans les gares ou aller dans les zones d'activité. Des sites nationaux existent, ils demandent à être développés au niveau local par de l'information, des réunions dans les entreprises et dans les collectivités territoriales de l'agglomération et dans chaque commune auprès du grand public.

La communauté d'agglomération doit aussi veiller à ce que soient systématiquement mis en place des PDE (plans de déplacements d'entreprise) et PDES (plan de déplacement d'établissement scolaire). Dans le cadre des PDE évoqués par la note de synthèse, rappelons que la loi sur la Transition énergétique adoptée par le Parlement le 14 octobre 2014 et validée par le Sénat le 13 février 2015, crée une indemnité kilométrique vélo pour les déplacements domicile-travail à compter de juillet 2015. Il appartient donc au PLD d'affirmer que les collectivités locales doivent mettre en place ce dispositif et doivent demander à l'ensemble des entreprises ou établissements partenaires de veiller à son application.

De même que le service PAM95 couvre les besoins de mobilité de certaines personnes handicapées, on pourrait imaginer un service similaire, sorte de taxi collectif, ouvert à tout public. Un tel volant de véhicules ouvrirait la possibilité de se déplacer en voiture de manière occasionnelle aux personnes âgées ou très jeunes, aux personnes sans permis ou ne possédant pas de voiture, et réduirait ainsi la flotte de véhicules privés.

2.4.7. La voirie

La note de synthèse indique qu'il faut « pacifier la voirie dans les centres-villes pour permettre un usage facilité du vélo et de la marche à pieds ». Cette formulation figure déjà en termes approchants dans la plupart des PLD de l'agglomération. À titre d'exemple, la municipalité de Pontoise qui fait des circulations actives un axe prioritaire du PLD qu'elle a elle-même élaboré et voté n'en continue pas moins pour autant de refuser tout aménagement cyclable (ce pour quoi elle a été épinglée par une fédération nationale d'usagers). On en tire une fois de plus l'enseignement que toute formulation vague et générale dans un PLD est destinée à n'être suivie d'aucun effet.

Si le PLD ambitionne d'être un document prescripteur des futurs aménagements, ils doit donc poser clairement et précisément les principes : en l'occurrence, pacifier la voirie cela existe depuis un quart de siècle dans la législation, cela s'appelle la zone 30 et à quelques exceptions près, le dispositif est encore pourtant à peu près absent sur le territoire de l'agglomération. Par ailleurs, est-il encore pertinent de limiter ce dispositif aux seuls centres villes comme le prévoit la note de synthèse alors qu'une large part de l'agglomération comporte du résidentiel ? Les zones 30, dont piétons et riverains sont les premiers bénéficiaires, doivent au contraire bel et bien devenir la norme sur le territoire de

3 « Trop cher, l'immobilier neuf ne redécolle pas », *Le Monde*, 28/04/2015.

l'agglomération, comme c'est par exemple le cas à Paris ou même dans les « villes à 30 »⁴. Le PLD doit en faire un principe opposable.

Plus largement, il convient de rappeler que la loi fait obligation de prévoir des aménagements cyclables lors de toute création ou réaménagement de voie urbaine (art. L228-2 du *Code de l'Environnement*). Nous constatons que, sur le territoire de l'agglomération, c'est bien trop rarement le cas. À Cergy, pour prendre un exemple très récent, lors du renouvellement du chemin latéral et de l'aménagement du croisement avec la rue de Pontoise, aucun aménagement n'a été prévu pour les vélos. Il y a d'autres exemples de cas où les collectivités locales sont en infraction avec la loi. Le PLD doit donc clairement rappeler cette obligation légale et indiquer que la Communauté d'agglomération y conditionne évidemment toute participation financière.

Mais le PLD ne doit pas se contenter de rattraper le retard important de l'agglomération en matière de voirie. Ce document programmatique destiné à s'appliquer pour les 5 à 10 prochaines années doit tenir compte dès maintenant des évolutions actuelles : ainsi la mise en place de Zones à Trafic Limité (ZTL), sur le modèle de ce qui existe en Italie, à Nantes et prochainement dans le centre de Paris, doit absolument figurer dans les objectifs du PLD (par exemple dans le centre ancien de Pontoise et les autres cœurs de ville qui s'y prêtent).

Enfin, concernant le projet de prolongement de l'A104, qui n'est heureusement toujours pas financé, le PLD doit affirmer clairement qu'il est en contradiction avec les objectifs qu'il se fixe et demander à ce que soit notamment privilégiée l'amélioration des transports en commun.

2.4.8. Les marchandises

Les écologistes sont favorables au développement du transport fluvial (notamment à une modernisation réaliste du canal Seine-Nord cohérente avec les enjeux de développement des ports de Rouen et du Havre) ainsi qu'à l'acheminement des marchandises depuis le port du Havre par la Seine. Cependant, le gigantisme du projet actuel de port d'Achères (400 ha) sacrifierait une zone de vallée avec un patrimoine écologique et augmenterait les nuisances sur le réseau routier francilien. Le port de Gennevilliers (1er port fluvial français) est plus proche du centre de Paris et n'est pas utilisé actuellement dans toute sa capacité.

Concernant le projet d'intensification du fret sur la ligne Serqueux-Gisors, EELV, qui est sur le principe favorable au développement du fret ferroviaire, émet certaines réserves qui méritent de figurer sur le PLD.

- Les précautions nécessaires doivent être prises pour la traversée des zones résidentielles (qualité phonique des matériaux roulants et des voies, réduction de la vitesse et des circulations de nuit).
- Il convient aussi d'évaluer l'impact des convois empruntant une ligne construite en partie en zone humide (la vallée de la Viosne) au XIXe siècle et sur des pilotis de bois en raison de l'instabilité des sols.
- Le fret ferroviaire doit en outre permettre de réduire le transport routier, et non de s'ajouter avec lui. Comme indiqué dans les remarques préliminaires, les déplacements ne peuvent se concevoir en faisant l'économie de réflexions plus larges notamment sur nos modes de consommations (« sur-consommations » pourrions nous écrire) et sur la relocalisation des zones de production par rapport aux zones de consommation afin de limiter les inévitables nuisances liées au transport. C'est le cas par exemple avec l'approvisionnement de la restauration collective mais il y a évidemment d'autres domaines concernés puisque les produits transportés seront des biens d'importation en provenance du Havre. Le PLD doit conditionner l'augmentation du fret sur la ligne Serqueux-Gisors à la prise en compte de ces différents aspects.
- Cette réouverture de ligne au fret ne doit pas se faire au détriment de l'offre de transport des personnes : il convient de s'assurer que les créneaux alloués au fret ne limitent pas la fréquence des trains de voyageurs et que des liaisons Pontoise - Rouen et Pontoise - Amiens soient ouvertes au trafic voyageur. Le PLD doit acter ces engagements qui ont été pris par RFF.

4 Rappelons que l'agglomération de Berlin (3,4 millions d'habitants) est en zone 30 depuis plus de 15 ans.

Enfin, le PLD ne peut se dispenser d'évoquer la question du transport des marchandises par voie routière dans un contexte de fort développement des livraisons, notamment avec l'essor du e-commerce. Des systèmes de livraison alternatifs existent dans un certain nombre de villes, par exemple par le biais de vélos cargos (300 L et 150 Kg de charge). Ces modes de transport sont adaptés pour les livraisons des commerçants ainsi que pour le maillon final des transporteurs nationaux (c'est le cas de Colis-privés à Montpellier). C'est à la communauté d'agglomération de favoriser ces initiatives.

2.4.9. Quelles orientations ?

Nous demandons la création, à l'instar d'autres collectivités territoriales comme Conflans, d'un observatoire des déplacements réunissant usagers, associations, élus et agents territoriaux.

Cet observatoire aura notamment en charge d'évaluer la qualité des aménagements, leur conformité et leur adéquation avec les besoins.

ANNEXE

COMMISSION SERVICES URBAINS ET ECOLOGIE URBAINE DU 31 MARS 2015

Direction : Mobilité et stationnement

Politique publique : Transports et Déplacements

Rapporteur : Christophe SCAVO, Vice-Président chargé de la Mobilité, du Transport et du Stationnement

Objet : Transports - Plan Local de Déplacements : diagnostic et axes d'amélioration

L'élaboration du Plan Local de Déplacements (PLD) de la CACP a débuté au dernier trimestre 2014. Cette note a pour objet la présentation synthétique des résultats du diagnostic et des axes d'amélioration identifiés. C'est à l'issue de cette phase de diagnostic que sera élaboré le plan d'action, puis formalisé le PLD en lui-même. Le projet de PLD sera présenté au conseil communautaire d'ici la fin 2015, pour une approbation après consultation des personnes publiques associées et enquête publique.

1. CONTEXTE HISTORIQUE, ENJEUX ET OBJECTIFS RECHERCHES

Le Plan de Déplacements Urbains d'Ile de France (PDUIF), qui définit le cadre de la politique de déplacement à l'échelle de la région à échéance 2020, a été adopté en 2014 par le Conseil régional d'Ile de France. Les Plans Locaux de Déplacement (PLD) sont l'instrument privilégié de la mise en œuvre du PDUIF à l'échelle des territoires afin de transposer les orientations régionales à l'échelle locale et en augmenter la portée opérationnelle.

Dans ce contexte, le conseil communautaire du 4 juin 2013 a décidé d'engager l'élaboration d'un PLD ainsi que la concertation préalable à son élaboration, pour répondre aux enjeux suivants :

- **Accessibilité et rayonnement de Cergy-Pontoise** : répondre aux besoins de tous ceux qui habitent, qui travaillent et qui étudient à Cergy-Pontoise et aux besoins des entreprises en faveur de déplacements rapides, réguliers et fréquents vers Paris et vers les autres pôles d'Ile-de-France (améliorations des RERA, RER C et transilien, création de Eole et de la TGO), et à l'échelle de l'agglomération de Cergy-Pontoise avec le renforcement et la diversification des modes de déplacements (bus, vélo, etc.).
- **Responsabilité environnementale** : les actions de la CACP s'inscriront dans sa politique de développement durable afin de préparer la ville nouvelle construite sur le principe de la séparation des modes à la mobilité durable, d'accompagner l'évolution des pratiques individuelles et des entreprises
- **Equité territoriale ou mobilité pour tous** : offrir un accès aux transports pour tous, améliorer la sécurité et le confort des usagers dans leurs déplacements.

Sur la base des enseignements de la concertation réalisée entre juin et octobre 2013, et des actions déjà engagées à Cergy-Pontoise, le conseil communautaire du 19 novembre 2013 a approuvé :

Les 6 axes de travail qui doivent guider l'élaboration du PLD :

- ▶ Améliorer l'attractivité des transports en commun
- ▶ Développer l'usage du vélo et de la marche à pied
- ▶ Garantir l'accessibilité pour tous
- ▶ Organiser le stationnement dans les centres-villes
- ▶ Faire évoluer les pratiques liées à la mobilité
- ▶ Un axe transversal : la hiérarchisation de la voirie

La tenue de groupes de travail multipartenariaux.

2. DESCRIPTIF DE L'OPERATION, CALENDRIER ET MODALITES

2.1. Pilotage de l'élaboration du PLD

L'élaboration du PLD est encadrée par un comité de pilotage présidé par la CACP et composé du STIF, de la Région, des Départements, de la DDT, des communes, de la CCI et de la STIVO.

Le comité de pilotage se réunit aux différentes phases de l'élaboration du PLD : lancement, diagnostic, plan d'action. Le comité de pilotage s'est réuni le 12 décembre 2014 pour le lancement du PLD et le 11 mars dernier pour la présentation du diagnostic.

2.2. Premiers groupes de travail multipartenariaux

Le 4 février dernier s'est tenue la première session des groupes de travail, à laquelle environ 80 personnes ont participé (élus et techniciens des communes, Conseil Général du Val d'Oise, STIF, Région, services de l'Etat, associations, entreprises...). Après une introduction par Christophe SCAVO, 6 groupes de travail portant sur chacun des axes du PLD définis en conseil communautaire ont eu lieu en parallèle. La session s'est terminée par un court bilan de chacun des ateliers (cf. annexe 1).

2.3. Elaboration du diagnostic du PLD

Dans le cadre de l'élaboration du diagnostic du PLD, toutes les communes de la CACP ont été rencontrées afin de présenter la démarche PLD et l'articulation avec le PDUIF et d'échanger sur les problématiques locales en matière de déplacement.

De nombreux entretiens complémentaires ont été menés avec les différents partenaires de l'étude : STIVO, SNCF, CCI, CPA, EFFIA, VNF, hôpital de Pontoise, territoires limitrophes, etc.

Trois thématiques ont été particulièrement approfondies :

- ▶ L'offre bus, qui fait l'objet d'une étude spécifique en parallèle de l'élaboration du PLD, afin de proposer des adaptations / évolutions des réseaux de bus urbain et interurbain,
- ▶ Le stationnement, qui a fait l'objet d'enquêtes spécifiques en janvier 2015 dans les centres-villes et aux abords des gares afin de connaître l'offre et l'usage des places. La mise à jour des PAVE et la réalisation du PAVE de la commune de Maurecourt sont également prévues.
- ▶ La hiérarchisation de la voirie, qui fait l'objet d'une étude en soi, et dont les conclusions impacteront tous les autres thèmes (problématique transversale du partage multimodal de la voirie)

2.4. Synthèse du diagnostic et axes d'amélioration

Le projet de PLD est à concevoir dans la perspective des importantes évolutions territoriales, notamment la réalisation des grands projets urbains. Ces évolutions ne remettent pas en question les polarités urbaines qui sont aujourd'hui les plus fortes, à savoir celles développées autour des principales gares : Les Hauts-de-Cergy, Axe Majeur Horloge, Cergy Grand Centre, Saint-Ouen-l'Aumône, Pontoise et Osny. Le centre de gravité en termes d'activités se situe à l'est du territoire.

Le diagnostic a été élaboré sur les 6 axes de travail définis par le conseil communautaire, alimenté par l'analyse de l'existant et des projets sur chacune de ces thématiques, par les besoins définis lors des ateliers et des réunions avec les élus des communes et les partenaires.

2.4.1. Les transports en commun – le bus

Synthèse du diagnostic :

L'accent mis ces dernières années sur l'offre bus a porté ses fruits. LA CACP bénéficie aujourd'hui d'un réseau urbain performant, répondant en grande partie aux principaux flux liés au travail. Cependant, l'évolution urbaine du territoire, l'évolution des modes de vie au profit des déplacements de loisirs/achats, la densification de certaines zones d'emploi ainsi que les problèmes de qualité de service récurrents sur les infrastructures ferrées nécessitent des adaptations de la desserte bus pour améliorer son efficacité.

Axes d'amélioration :

- ▶ Desservir les secteurs d'intensification urbaine tels que définis au SCOT (Linandes notamment)
- ▶ Améliorer l'articulation entre les réseaux TC (fer, urbain, interurbain) : amélioration des correspondances, optimisation de la liaison bus Cergy Grand Centre - Pontoise gare (création d'un TCSP), création d'une desserte bus vers la gare de Conflans Saint Honorine, plus attractive pour les communes de l'Hautil, de Neuville et d'Eragny.
- ▶ Améliorer la desserte des zones d'emplois (notamment le parc d'activités des Bellevues)
- ▶ Améliorer l'offre en heures creuses et le week-end : la part des déplacements domicile-travail diminue, au profit des déplacements pour motifs de loisir, achats ; la desserte des équipements tels que centre commerciaux, Base de Loisirs, futur pôle Aren'Ice mais aussi des équipements tels que l'hôpital, le cimetière intercommunal doit s'adapter
- ▶ Améliorer la qualité de service (information voyageurs, confort d'attente, fiabilité des temps de parcours,...)

2.4.2. Les transports en commun – le train

Synthèse du diagnostic :

Avec ses 12 gares, 2 lignes RER et 3 lignes transilien, la desserte ferrée de l'agglomération est importante. Elle offre des solutions de déplacement diverses vers Paris et le reste de l'Île de France, ainsi qu'un moyen de déplacement interne à l'agglomération. L'attractivité des lignes est cependant très inégale, à la fois en terme de temps de parcours, de fréquence et de qualité de service. Les liaisons directes avec les grands pôles de l'Île de France sans passer par Paris sont inexistantes.

Axes d'amélioration :

- ▶ Mettre en œuvre le schéma directeur du RER A
- ▶ Prévoir des interconnexions entre les lignes desservant le territoire et le futur réseau du Grand Paris Express
- ▶ Mettre en œuvre les projets de rocade (TGO et TGN notamment)
- ▶ Réaliser la LNPN avec le projet de pôle d'échange d'Achères
- ▶ Améliorer les fréquences des dessertes ferrées, notamment le soir pour répondre aux besoins des actifs de Cergy-Pontoise quittant le territoire
- ▶ Réduire les temps de parcours vers Paris en créant des semi-directs sur le RER A
- ▶ Poursuivre l'amélioration des pôles gares

2.4.3. Le vélo et la marche à pieds

Synthèse du diagnostic :

Malgré des actions volontaristes et un usage du vélo qui progresse régulièrement, les usages actuels de la marche et surtout du vélo révèlent des marges de progression significatives.

85 km de continuités cyclables identifiées au Schéma directeur cyclable d'agglomération (SDCA) en 2007 sont réalisées pour un réseau à terme de 174 km.

Axes d'amélioration :

- ▶ Poursuivre la mise en œuvre des aménagements inscrits au SDCA
- ▶ Pacifier la voirie dans les centres-villes pour permettre un usage facilité du vélo et de la marche à pieds
- ▶ Rendre plus simple l'usage du vélo en ville (mise en place de tourne-à-droite aux feux rouges, développement des double-sens cyclables)
- ▶ Développer l'usage du vélo à assistance électrique, permettant de rendre le vélo plus attractif
- ▶ Adapter le maillage du service Vélo2, en progression régulière sur les stations situées en centralité
- ▶ Résorber les principales coupures urbaines (A15, RN184, franchissements de l'Oise,...)
- ▶ Communiquer sur les bienfaits de la marche et du vélo sur la santé
- ▶ Informer/jalonner les itinéraires piétons et les temps de parcours pour inciter à la marche

2.4.4. L'accessibilité

Synthèse du diagnostic :

Malgré des services conçus pour répondre aux besoins de mobilité des différents publics (accessibilité des transports, desserte des quartiers prioritaires...), les attentes des personnes à besoins spécifiques restent fortes pour cette thématique.

Axes d'amélioration :

- ▶ Poursuivre la mise en accessibilité des transports collectifs, de la voirie et des ERP en coordonnant les efforts de la CACP et des communes pour permettre des itinéraires cohérents
- ▶ Faciliter le transport des personnes âgées
- ▶ Accompagner/conseiller les publics sensibles dans l'organisation de leurs déplacements

2.4.5. Le stationnement dans les centres villes

Synthèse du diagnostic :

L'enquête réalisée sur la voirie dans le cadre du PLD révèle une pression aux abords de l'ensemble des gares. Des conflits d'usage entre résidents, pendulaires et chalands sont liés à une réglementation parfois mal adaptée, couplés à un faible respect de celle-ci du fait de contrôles peu dissuasifs. En conséquence, l'offre publique en ouvrage est sous-utilisée dans 5 parcs relais sur 9, ainsi que dans le parc privé.

Les politiques de stationnement mises en place dans les centres-villes des communes sont très différentes alors même que les constats et besoins sont identiques : un taux de rotation faible sur voirie, qui nuit à l'attractivité des commerces, un stationnement « ventouse » sur voirie qui génère des conflits entre résidents, chalands et usagers du train, des parcs en ouvrage privés et publics non utilisés (générant pour le parc privé notamment des problèmes d'insécurité dans certains quartiers).

Axes d'amélioration :

La définition d'une politique de stationnement autour des pôles gares à l'échelle communautaire se pose : cohérence de la réglementation entre les parcs en ouvrage et la voirie alentour, performance de la surveillance, mise en cohérence des normes de création de places dans les PLU, réflexions en matière de mutualisation du stationnement public et privé, voire harmonisation des réglementations pour le stationnement sur voirie afin d'améliorer la lisibilité pour les cergyponains se déplaçant dans plusieurs communes.

2.4.6. L'écomobilité

Synthèse du diagnostic :

Malgré une offre de mobilité alternative importante, l'usage de la voiture particulière n'est que peu contraint ; les freins au changement des habitudes de mobilités restent donc très présents. Toutefois, les pratiques émergentes (autopartage, plans de mobilité...), les nombreuses réflexions engagées et attentes traduisent un potentiel de développement de ces pratiques. La lisibilité des offres alternatives à la voiture particulière fait aujourd'hui défaut. Des opérations comme « l'agglomération sans mon auto » le montrent : en cas d'accompagnement au changement modal, 63% des personnes suivies décident de poursuivre l'usage d'un mode alternatif dans leurs déplacements quotidiens.

Axes d'amélioration :

L'affirmation d'une politique écomobile pilotée à l'échelle communautaire se pose : développement du covoiturage en lien avec les bassins versants (PNR notamment) et de l'autopartage, des plans de mobilité des entreprises et établissements scolaires, de l'installation de bornes de recharge pour les véhicules électriques, mise en place d'outils de suivi et de diffusion de l'information, conseil en mobilité,...

2.4.7. La voirie

Synthèse du diagnostic :

Le réseau de voirie de l'agglomération est composé de voies traversantes de niveau national, régional et départemental, complété de voies de desserte d'agglomération et de voiries de proximité.

Afin d'assurer la fluidité de la circulation automobile, et par la même son accessibilité, Cergy-Pontoise est construite dans une logique de séparation des flux différenciant le réseau magistral des boulevards, du réseau viaire secondaire et d'un réseau piéton séparé.

L'autoroute A15 représente une coupure urbaine limitant les échanges avec la voirie locale, engendrant par là même un phénomène de congestion au niveau des accès à l'autoroute. De ce fait, des voiries à vocation de desserte locale/de proximité subissent des reports de trafic et accueillent une fonction de transit non compatible avec l'environnement traversé.

Les franchissements de l'Oise peu nombreux concentrent des flux de déplacements sur des sections très sollicitées.

La RN184 représente une coupure urbaine peu favorable au développement de la marche à pieds et du vélo.

L'analyse croisée des flux et de l'intensité urbaine met en lumière des secteurs très sensibles aux enjeux de partage multimodal de la voirie.

Axes d'amélioration :

- ▶ Améliorer les échanges entre le réseau magistral (A15, RN184) et le réseau structurant d'agglomération dans la centralité d'agglomération (1/2 échangeur A15/Hautil)
- ▶ Harmoniser la vitesse à 90 km/h sur l'A15 dans sa traversée de Cergy-Pontoise
- ▶ Résorber les coupures urbaines (RN184 : bouclage francilienne ; franchissements de l'Oise)
- ▶ Adapter l'aménagement de la voirie à l'intensité urbaine constatée en vue de faciliter la marche à pieds et le vélo
- ▶ Prioriser les lignes de bus structurantes en centralité

2.4.8. Les marchandises

Synthèse du diagnostic :

Le premier constat concerne la faible coordination et mobilisation des acteurs locaux sur le sujet : manque de cohérence dans les réglementations, absence d'initiative en faveur du fret durable... Outre le réseau routier, la voie ferrée et l'Oise sont utilisées pour le transport de marchandises, Saint-Ouen l'Aumône étant le principal pôle fret du territoire.

Des projets d'envergure sont amenés à impacter significativement le territoire : le futur port d'Achères (fleuve-rail-route), le canal Seine Nord Europe et l'axe fret Le Havre-Serqueux-Gisors-Pontoise-Conflans-Val d'Argenteuil.

Axes d'amélioration :

Les axes d'amélioration sont pluriels : mise en cohérence des réglementations locales, préservation des installations terminales embranchées, création/préservation de sites logistiques en ville, étude des potentiels de report de la route vers la voie d'eau et les voies ferrées, gestion des livraisons en centralité d'agglomération, limitation des nuisances dues au transport du fret ferré et du transport fluvial...

2.4.9. Quelles orientations ?

Le diagnostic, présenté de façon synthétique ci-dessus, ainsi que l'identification des besoins des différents acteurs du territoire, font apparaître de nombreux axes d'amélioration en matière de déplacements.

Le PLD constituant un programme d'actions à mettre en œuvre sur 5 ans, il s'avère nécessaire de hiérarchiser les axes d'amélioration précédemment identifiés, afin d'en définir un programme d'actions réaliste, au regard notamment des contraintes budgétaires s'imposant aux collectivités.

La prochaine étape consistera donc à prioriser les actions proposées, sur la base de critères de faisabilité, d'efficacité et de coût.

2.5. La suite de la démarche

Les prochaines étapes de l'élaboration du PLD sont les suivantes :

- ▶ Mars – septembre 2015 : finalisation du diagnostic et élaboration du plan d'action
 - Avril 2015 : rencontres avec les communes afin d'approfondir les volets stationnement et hiérarchisation de la voirie
 - 21 Mai 2015 : ateliers de concertation citoyenne
 - Juin 2015 : bureau communautaire ; orientations (hiérarchisation des axes d'intervention)
 - Juin 2015 : 2^e session d'ateliers de travail partenariaux (définition des pistes d'action)
- ▶ Septembre – décembre 2015 : formalisation du PLD et présentation du projet en Conseil
 - Septembre 2015 : 3^e session d'ateliers de travail partenariaux (élaboration du plan d'action)
 - Octobre 2015 : 2^{èmes} ateliers de concertation citoyenne
- ▶ 1^{er} semestre 2016 : consultation des personnes publiques associées, enquête publique, approbation du PLD.

3. IMPACT EN TERMES DE RESSOURCES

Les subventions attribuées par le STIF et la Région pour l'étude l'élaboration du PLD s'élèvent à 200 379 €, soit 70% du coût de l'étude (292 400 €TTC).

Le PLD donne lieu à des actions dépendant de maîtrises d'ouvrage différentes et pouvant pour certaines être subventionnées par le STIF, la Région ou l'ADEME.

Une fois les actions identifiées, l'approbation du projet de plan d'action sera soumis au conseil communautaire avec les estimations financières afférentes.

4. DEVELOPPEMENT DURABLE

Le Plan Local de Déplacements est une application locale du Plan de Déplacements Urbains d'Ile de France, qui a pour objectif d'atteindre un équilibre durable entre les besoins de mobilité des personnes et des biens, d'une part, la protection de l'environnement et de la santé et la préservation de la qualité de vie, d'autre part.

Il est proposé l'adoption de la délibération suivante :

Annexe 1 : Synthèse des ateliers du 4 février 2015

Annexe 2 : Synthèse du diagnostic

OBJET : PLAN LOCAL DE DEPLACEMENTS – DIAGNOSTIC ET AXES D'AMELIORATION

LE CONSEIL COMMUNAUTAIRE,

VU le Code général des collectivités territoriales,

VU les statuts de la Communauté d'agglomération,

VU le Schéma Directeur de la Région Ile de France (SDRIF) adopté par le Conseil Régional le 18 octobre 2013 et approuvé par décret le 27 décembre 2013,

VU le Plan de Déplacements Urbains d'Ile de France (PDUIF) approuvé par le Conseil Régional du 19 juin 2014,

VU le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) approuvé par délibération du 29 mars 2011,

VU la délibération du conseil communautaire n°5 du 04 juin 2013 relative à l'engagement du Plan Local de Déplacement (PLD) et d'une concertation citoyenne préalable,

VU la délibération n°5 du 19 novembre 2013 approuvant les axes de travail guidant l'élaboration du PLD,

VU le rapport de Christophe SCAVO présentant le diagnostic du Plan Local de Déplacements(PLD),

CONSIDERANT le cadre fixé par le PDUIF en matière d'élaboration des Plan Local de Déplacement (PLD),

CONSIDERANT les besoins recensés auprès des communes, des acteurs du territoire,

CONSIDERANT le diagnostic en matière de transports en commun, de modes actifs (vélo et marche à pieds), d'accessibilité, de stationnement, d'écomobilité, de voirie, de transport de marchandises, de sécurité routière présenté en annexe,

CONSIDERANT la présentation du diagnostic en comité de pilotage, composé du STIF, de la Région, des Départements, de la DDT, des communes, de la CCI et de la STIVO,

CONSIDERANT que la prochaine phase de l'élaboration du Plan Local de Déplacement consistera à prioriser les actions proposées, sur la base de critères de faisabilité, d'efficacité et de coût,

APRES EN AVOIR DELIBERE

PREND ACTE du diagnostic du Plan Local de Déplacements et des axes d'amélioration identifiés, tels que présentés en annexe.

POUR EXTRAIT CONFORME

Le Président

Dominique LEFEBVRE