



Conseil économique, social  
et environnemental régional

**AVIS N° 2014- 04**

**du 12 juin 2014**

**SUR SAISINE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL RÉGIONAL D'ÎLE-DE-FRANCE  
RELATIF A « LA REVISION DU PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS  
D'ÎLE-DE-FRANCE : AVIS APRES ENQUETE PUBLIQUE »**

**présenté au nom de la Commission des Transports**

**par M. Denis REMOND**

**CERTIFIE CONFORME**

**LE PRESIDENT**

**Jean-Louis GIRODOT**



Conseil économique, social  
et environnemental régional

**AVIS N° 2014- 04**

**du 12 juin 2014**

**SUR SAISINE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL RÉGIONAL D'ILE-DE-FRANCE  
RELATIF A « LA RÉVISION DU PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS  
D'ILE-DE-FRANCE : AVIS APRES ENQUETE PUBLIQUE »**

**présenté au nom de la Commission des Transports**

**par M. Denis REMOND**

**CERTIFIE CONFORME**

**LE PRESIDENT**

**Jean-Louis GIRODOT**

## **LE CONSEIL ECONOMIQUE, SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL REGIONAL D'ILE-DE-FRANCE**

### **VU**

- Le Code général des collectivités territoriales,
- La loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982,
- La Loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE) du 30 décembre 1996,
- La circulaire du 24 mars 1997 du Ministre de l'Equipement, du logement, des transports et du tourisme,
- La loi solidarité et renouvellement urbain (SRU) du 13 décembre 2000,
- Le chapitre IV du titre 1<sup>er</sup> du Code des transports précisant le contenu et les objectifs du Plan de déplacements urbains d'Ile-de-France,
- Le Plan de déplacements Urbains d'Ile-de-France (PDUIF) en date du 15 décembre 2000,
- La Loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales,
- Les délibérations du Conseil régional relatives au Plan régional de la qualité de l'air (26 novembre 2009, CR 106-09 – approbation et 23 juin 2011, CR 43-11 – engagement de la mise en œuvre),
- La délibération CR 121-09 en date du 26 novembre 2009 du Conseil régional adoptant l'Agenda 21 Île-de-France,
- Décret n° 2013-1241 du 27 décembre 2013 approuvant le Schéma directeur d'Ile-de-France,
- La loi MAPAM adoptée le 27 janvier 2014,
  
- La saisine du président du Conseil régional en date du 26 mai 2014, sur la base du rapport CR 36-14 comprenant les documents adoptés le 16 février 2012 (Le rapport relatif au Plan de déplacements urbains d'Ile-de-France, l'annexe environnementale et l'annexe accessibilité), complétée par les fascicules additifs suite aux remarques des personnes publiques associées, aux rapport et conclusions de la commission d'enquête publique,
- L'avis favorable du préfet de la Région d'Ile-de-France en date du 5 juin 2014, assorti de remarques complémentaires sur le document transmis par le Conseil régional le 18 mars 2014,
  
- Les avis du Ceser d'Ile-de-France :
  - Relatifs à la révision du SDRIF,

- 2011-15 du 13 octobre 2011 et 2012-02 du 8 février 2012, relatifs au projet de PDUIF avant son arrêt pour la mise à l'enquête publique,
  - 2011-16 du 10 novembre 2011, contribution à la mise en œuvre du volet transport de la loi du 11 février 2005 relative à l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées,
  - 2009-14 du 19 novembre 2009 relatif au projet de plan régional de qualité de l'air (PRQA),
  - 2009-14 du 19 novembre 2009 relatif au projet d'Agenda 21 Ile-de-France,
  - 2009-07 du 13 mai 2009 relatif à la révision du plan de déplacements urbains d'Ile-de-France : analyse, bilan et premières propositions,
  - 2008-05 du 18 septembre 2008 relatif au projet de SDRIF (Schéma directeur de la Région Ile-de-France) amendé suite à l'enquête publique et soumis au Conseil régional pour adoption les 25 et 26 septembre 2008,
  - 2007-16 du 17 octobre 2007 relatif aux perspectives d'évolution du rôle et des compétences du STIF,
  - 2006-03 en date du 23 mars 2006 relatif à la tarification des transports collectifs de voyageurs en Ile-de-France,
  - 2005-02 du 17 février 2005 relatif aux transports et à la révision du SDRIF de 1994 : bilan, orientation, premières propositions,
  - 2003-03 du 20 mars 2003 relatif au financement des transports de la Région Ile-de-France : perspectives à moyen terme,
- Les contributions du Ceser d'Ile-de-France :
- Les cahiers d'acteurs relatifs aux débats publics suivant : liaison Roissy – Picardie, prolongement d'Éole à l'Ouest, Arc Express, réseau de transport du Grand Paris, Interconnexion Sud des LGV,
  - La contribution au projet d'assises du fret,

## ENTENDU

- L'exposé de M. Denis REMOND, rapporteur au nom de la commission des Transports ;

## CONSIDERANT

- Qu'il a été associé dès l'engagement de la procédure et pendant toute sa durée,
- Que l'enjeu du Plan de déplacements urbains d'Ile-de-France (PDUIF) est primordial puisqu'il s'agit de déterminer « *...les principes régissant l'organisation des transports de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement, dans le périmètre des transports urbains* »,
- Que l'Ile-de-France est victime de congestion, tant au niveau des transports collectifs de personnes que des axes routiers empruntés, à la fois par les voitures particulières et les poids lourds,

- *1* Que « l'Ile-de-France est une métropole de 11,6 millions d'habitants au rayonnement mondial tant sur le plan économique que culturel » ;
- Que « chaque jour, ce sont plus de 41 millions de déplacements qui sont réalisés par les Franciliens au sein de la région auxquels s'ajoutent ceux des visiteurs » et des touristes ;
- Que « concernant le transport de marchandises, chaque année, 221 millions de tonnes de marchandises sont générées par l'Ile-de-France, sans compter les flux de transit et des flux en import/export avec les pays étrangers... » ;
- Que « le système de mobilité – les réseaux de transport, les pratiques de déplacement – joue ainsi un rôle majeur dans le fonctionnement de la région et la qualité de vie de ses habitants » ;
- Que pourtant, « si les systèmes de transport permettent d'assurer la mobilité, il convient de veiller à minimiser leurs impacts sur l'environnement, la qualité de vie ou la santé », en particulier en ce qui concerne le mode de transport routier ;
- Que « le Plan de déplacements urbains d'Ile-de-France (PDUIF) doit permettre 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, sous la contrainte des capacités de financement » ;
- « Qu'il vise à coordonner à l'échelle régionale les politiques des acteurs de la mobilité pour tous les modes de transport – transports collectifs, voiture particulière, deux roues motorisés, marche à pied et vélo – ainsi que les politiques de stationnement ou encore d'exploitation routière » ;
- « Qu'il concerne le transport de personnes, le transport de marchandises et les livraisons et « aborde aussi la dimension de l'aménagement dans son lien avec la mobilité » ;
- « Qu'il s'agit d'orienter la demande de déplacements et de proposer des solutions adaptées pour l'ensemble de la chaîne de déplacement »<sup>2</sup> ;

## ÉMET L'AVIS SUIVANT

### ARTICLE 1

Le 13 mai 2009, le Ceser avait apporté sa contribution à la révision du Plan de déplacements urbains d'Ile-de-France. Les actions proposées aujourd'hui recoupent en grande partie celles qu'il avait adoptées et appellent globalement une appréciation positive de sa part.

Ces propositions sont organisées autour de 9 défis, numérotés de 1 à 9.

Les 13 octobre 2011 et 8 février 2012, le Ceser avait formulé plusieurs remarques au sujet de ces défis, en amont de l'enquête publique, pour apporter des compléments de nature à mieux valoriser ou rendre plus opérationnels les documents.

---

<sup>1</sup> Extrait du projet de PDUIF arrêté par le Conseil régional le 16 février 2012 amendé à la suite de l'enquête publique – Introduction page 3.

<sup>2</sup> Fin de l'extrait du projet de PDUIF - Introduction page 3.



Pour mémoire :

**- « Défi 1 – Construire une ville plus favorable aux déplacements à pied, à vélo et en transports collectifs**

La difficulté d'agir sur l'aménagement consiste à faire intégrer dans les PLU et les SCOT des règles qui répondent aux objectifs de densification, en particulier des quartiers autour des gares.

Le CESER estime qu'une démarche qui consisterait à impulser ces objectifs dans les OIN et à tenir compte des orientations du Grand Paris dans les futurs aménagements pourrait avoir un effet d'entraînement sur toutes les communes franciliennes.

• **Défi 2 – Rendre les transports collectifs attractifs**

Pour y parvenir, le Ceser estime qu'il faudra obligatoirement renforcer l'attrait des transports collectifs :

- par l'amélioration de la qualité de service et de l'information, par une remise à niveau des infrastructures et du matériel ainsi que des efforts en matière de fréquence et de cadencement, par une hiérarchisation de l'usage des infrastructures routières, mais aussi par l'information – en temps réel – des automobilistes sur la situation des transports collectifs et des parcs relais ;
- en allant plus loin dans la réforme du système de tarification et d'intégration tarifaire afin de favoriser l'intermodalité. Il rappelle, toutefois, que la diversification des canaux de distribution ne doit en aucun cas rendre plus complexe l'accès aux transports collectifs de certaines catégories de population, défavorisées ou touristiques, ni contribuer à la réduction de l'accueil en gare et en station.

Le Ceser souhaite, en outre, que le développement des autorités organisatrices de proximité (AOP), qui jouent un rôle important en matière d'organisation de la voirie, de ses équipements et également de politique de stationnement, se concrétise par un engagement contractuel avec le STIF.

Le Ceser appelle de ses vœux le développement de l'expérimentation de modes de transports innovants adaptés à certains types de dessertes à faible demande ou à besoins spécifiques.

Le Ceser précise enfin qu'il sera nécessaire de se pencher sur le fonctionnement du service des taxis, en le considérant comme un complément des transports collectifs. Une évolution de leur organisation ainsi qu'une amélioration de l'offre tant à Paris que dans le reste de la région devront être étudiées. Le développement de leur accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (PMR) devra être intégré à la démarche. Le Ceser propose que le STIF joue un rôle dans cette organisation et œuvre pour assurer une meilleure coordination du secteur.

• **Défis 3 & 4 – Les modes actifs (la marche et le vélo)**

Pour tenir compte de l'évolution de la démographie, du vieillissement de la population et favoriser les déplacements à pied et à vélo, l'aménagement continu et sécurisé des espaces publics est indispensable.

Pour les déplacements à vélo, le Ceser propose de limiter au maximum les espaces communs bus/vélos et vélos/piétons.

En ce qui concerne la marche, le Ceser souhaite que le piéton soit placé au cœur des réflexions portant sur l'aménagement de la voirie et que la mise en œuvre du Schéma directeur de l'accessibilité (SDA) devienne effective.

Enfin, le CESER milite en faveur de toutes les démarches visant à favoriser les déplacements à pied comme par exemple, dans le domaine scolaire, les « pédibus ».

- **Défi 5 – Agir sur les conditions d'usage des modes individuels**

Pour favoriser l'usage des transports collectifs pour les trajets domicile-travail, le Ceser propose de développer une politique de stationnement mieux organisée, plus rationnelle, plus contraignante.

Les actions devront notamment porter sur :

- le niveau de prix des amendes de stationnement sur la voirie : en effet, la récente augmentation de tarif n'est pas de nature à dissuader les contrevenants au regard de l'évolution du prix des places de stationnement autorisées en surface ou dans les parkings souterrains ;
- le nombre de places de stationnement pour les véhicules motorisés rattachées aux grands équipements et aux zones d'emploi : une limitation des aires devra être mise en place parallèlement à une augmentation de l'offre de transports collectifs ;
- enfin, des aires de stationnement pour les deux-roues devront être proposées afin de limiter le stationnement illicite sur les trottoirs qui entrave le plus souvent la continuité des cheminements.

- **Défi 6 – Rendre accessible l'ensemble de la chaîne des déplacements**

Une vigoureuse action d'information et de concertation devra être développée en direction des collectivités locales gestionnaires de la voirie par la Région et le STIF afin de faire respecter les obligations en matière d'accessibilité des équipements énoncées dans la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées.

- **Défi 7 – Rationaliser les flux de marchandises et favoriser l'usage de la voie d'eau et du train**

Le Ceser soutient les actions proposées.

Longtemps sous-estimé au niveau régional, le fret et la logistique en Ile-de-France sont désormais reconnus comme un enjeu stratégique (cf. les Assises régionales du fret et de la logistique organisées par le Conseil régional le 29 juin dernier). Le Ceser ne peut que s'en réjouir.

Le projet de PDUIF évoque le maintien et la création de plateformes logistiques. Le Ceser souhaite inclure dans cette action les plateformes de groupage et de dégroupage et les hôtels logistiques, dans la zone centrale afin de réduire au maximum la distance résiduelle du « dernier kilomètre ». Il faut ici rappeler que les véhicules légers sont, à la tonne/km, plus polluants et occupent davantage d'espace.

Pour le Ceser, l'élaboration d'un schéma d'organisation logistique multimodale élargie au Bassin parisien, démarche qu'il souhaite concertée entre la Région, les collectivités locales, l'Etat et les professionnels, s'avère indispensable pour répondre au développement économique de l'Ile-de-France.

Par ailleurs, il lui semble nécessaire de « sanctuariser » dans les documents d'urbanisme (SDRIF, SCOT et PLU) les aires de livraisons dans la zone centrale et les centres-villes.

Avec l'aide des entreprises concernées, à l'instar des expériences déjà menées<sup>3</sup>, les actions innovantes devraient être popularisées et valorisées par le STIF et la Région.

• **Défi 9 – Faire des Franciliens des acteurs responsables de leurs déplacements**

Le PDUIF se fixe comme objectif que 30% des salariés soient concernés par un Plan de déplacements d'entreprises (PDE). Le Ceser attire l'attention sur la nécessité de mettre en place des incitations financières pour atteindre cet objectif très ambitieux.

Dans le cadre du suivi de la mise en œuvre du PDUIF, une concertation, tant au niveau local que régional, devra être organisée avec les acteurs de la société civile.

### **LA GOUVERNANCE**

Même s'il a conscience que de nombreuses propositions du PDUIF relèvent de la compétence des collectivités locales, le Ceser regrette que trop peu d'actions revêtent le caractère de prescriptions.

Il souhaite qu'à l'égal des grandes agglomérations, l'extension du champ des compétences du STIF et des EPCI soit étudiée (stationnement, livraisons, taxis...) afin de renforcer la cohérence du système de transports voyageurs et fret en Ile-de-France.

Au-delà du PDUIF, le « PACTE pour la mobilité en Ile-de-France », le STIF ou la Région devront mettre en place un suivi de la mise en cohérence des outils existants (PRQA, PPA, SCOT, PLU, PLD, contrats départementaux, contrats d'agglomération) avec le SDRIF pour assurer une mise en œuvre rapide des orientations du PDUIF.

### **LE FINANCEMENT**

Les propositions contenues dans le projet reçoivent l'approbation du Ceser.

Elles impliquent un investissement conséquent des collectivités territoriales (départements, intercommunalités, communes) et du STIF.

Toutefois, pour éviter le saupoudrage des financements existants, le Ceser estime nécessaire de retenir, en priorité, des projets s'inscrivant dans la démarche de développement durable.

La recherche de nouvelles sources de financement en provenance des bénéficiaires indirects, l'expérimentation d'une forme de péage urbain, les recettes allant aux transports collectifs doivent être étudiées.

### **LA REPONSE AUX OBJECTIFS DE DEVELOPPEMENTS DURABLE**

Les actions proposées pourront y répondre si les moyens financiers des divers partenaires sont à l'échelle des besoins : à titre d'exemple, la réduction de la place de la voiture particulière et de la dépendance à son usage, implique que les investissements consacrés aux transports collectifs s'alignent au niveau des enjeux.

Pour le fret, la diminution du transport routier, notamment de transit, peut se concrétiser à condition :

- qu'une réponse soit apportée en termes de qualité des dessertes ferroviaires,
- que la liaison canal Seine Nord Europe soit effectivement mise en service en 2017,
- et que soit organisé un partage équilibré des berges du fleuve entre toutes les activités.

---

<sup>3</sup> Par « Monoprix ou Géodis/Calberson ».



## **LA MISE EN ŒUVRE DU PDUIF**

Tout en soutenant les propositions contenues dans le projet approuvé par le STIF, et bien conscient de la difficulté à élaborer puis à mettre en œuvre une démarche de l'ampleur du PDUIF, le Ceser regrette que le caractère prescriptif se limite seulement à quelques actions.

En conséquence, il demande le développement d'une politique contractuelle avec les collectivités territoriales dans ces domaines, en particulier en matière d'aménagement.

Enfin, ce projet prévoit la mise en place du « PACTE », d'assises de la mobilité, d'un comité de pilotage politique et d'un comité de pilotage technique du PDUIF. Le Ceser souhaiterait être associé à l'ensemble de ces travaux » (Extrait de l'avis du 13 octobre 2011).

## **ARTICLE 2**

Le Ceser salue la persévérance et la qualité du travail du STIF puis du Conseil régional d'Ile-de-France. Il apprécie le travail des organismes qui ont concouru à la réussite de la révision du Plan de déplacements urbains d'Ile-de-France.

Il s'inquiète cependant de la durée du processus de révision (7 ans et plus) et invite le Conseil régional d'Ile-de-France à rechercher avec le législateur les évolutions qui permettraient de raccourcir ce processus. Dans cette perspective, il se félicite de l'annonce de la mise en œuvre d'un dispositif d'évaluation régulière.

## **ARTICLE 3**

Le Ceser prend acte du déroulement de l'enquête publique tenue du 15 avril au 18 mai 2013 à l'initiative du Conseil régional d'Ile-de-France et regrette la faible participation du public sur un sujet qui concerne la vie quotidienne des Franciliens.

Il prend également acte des conclusions de la commission d'enquête formulées le 13 septembre 2013, à savoir :

- un avis favorable à l'unanimité ;
- 4 réserves ;
- 5 recommandations générales ;
- 5 recommandations techniques.

Le Ceser constate que le Conseil régional d'Ile-de-France a apporté des compléments en réponse aux 4 réserves. Concernant la réserve n°4 (demande expresse d'intégrer le bilan de l'évaluation du Plan de déplacements urbains d'Ile-de-France 2000 et d'actualiser le projet de PDUIF avec les résultats de l'enquête générale transport 2010 - EGT 2010), le Ceser aurait apprécié un bilan moins synthétique et souhaité que le bilan du Schéma directeur d'accessibilité (SDA) fût ajouté.

Il prend note des réponses apportées par le Conseil régional d'Ile-de-France aux recommandations générales n° 1 et 2<sup>4</sup>. Il souligne que l'existence d'un site internet dédié (quelles que soient ses qualités) constitue une réponse manifestement insuffisante à la

---

<sup>4</sup> La recommandation générale n° 1 invite à l'établissement et à la diffusion d'un document définissant pour chacune des actions prévues son niveau de priorité, les fonds qui lui sont affectés ainsi que leurs éventuelles garanties constituent. L'information du public fait également partie de la recommandation.

La recommandation générale n° 2 invite à réaliser chaque année la révision d'un ou deux thèmes ou défis afin d'éviter que les révisions à venir du PDUIF ne soient trop longues et difficiles. Elle propose également une co-écriture entre le STIF et le Conseil régional d'Ile-de-France. Enfin, elle élève au rang de priorité absolue « la non concomitance des révisions du SDRIF et du PDUIF ».

demande de la commission d'enquête d'une meilleure information du public. C'est pourquoi, il appelle de ses vœux un véritable travail de pédagogie et de communication à destination du public le plus large. Il encourage le Conseil régional d'Ile-de-France à apporter des réponses concrètes dans les meilleurs délais aux recommandations générales n° 3 et 4<sup>5</sup>.

Il prend note des réponses apportées aux recommandations techniques n° 3, 4 et 5<sup>6</sup> par le Conseil régional d'Ile-de-France. Il encourage celui-ci à apporter des réponses concrètes dans les meilleurs délais aux recommandations techniques n° 1 et 2<sup>7</sup>.

#### **ARTICLE 4**

Le Ceser ne partage pas l'approche délibérément technique du Plan de déplacements urbains d'Ile-de-France dès ses premières pages. Il rappelle que le développement durable comprend 3 volets (économique, environnemental et social) et que la mobilité est, au XXI<sup>ème</sup> siècle, une condition incontournable de la vie en société. A l'inverse, une faible mobilité est le plus souvent synonyme d'exclusion (quelle qu'en soit la forme). Cette importance du « vivre en commun » et le concours qu'y apportent toutes les mobilités doivent être réaffirmés.

#### **ARTICLE 5**

Le Ceser réaffirme l'importance à accorder à l'accessibilité des personnes handicapées ou à mobilité réduite sur tous les réseaux de transport collectif et insiste sur la nécessité d'une amélioration des conditions d'évaluation de la mise en œuvre du Schéma directeur d'accessibilité (SDA).

#### **ARTICLE 6**

Le Ceser note avec satisfaction que certaines de ses recommandations formulées à l'occasion des avis des 13 octobre 2011 et 8 février 2012 ont été reprises, en particulier pour n'en citer que quelques-unes, le développement des autorités organisatrices de proximité (AOP), le développement des itinéraires et du stationnement pour vélo, le dézouage des abonnements lors des week-ends et vacances, le début de la remise à niveau et de la modernisation des RER au travers des schémas directeurs.

Il affirme de nouveau son attachement à ses précédentes propositions telles que la poursuite des réflexions relatives à la tarification (au-delà du dézouage), la poursuite de l'amélioration quantitative et qualitative de l'offre de transports collectifs (avec en particulier la remise à niveau des éléments les plus anciens des réseaux) ou encore l'aide (y compris financière) à

---

<sup>5</sup> La recommandation générale n° 3 liste des études complémentaires à initier (télétravail, covoiturage, transfert de véhicules à propulsion thermique des administrations et des particuliers vers d'autres types de motorisation. La n° 4 demande la création d'un organisme indépendant de suivi et d'évaluation de la réalisation du PDUIF, organisme disposant d'un pouvoir d'alerte et de proposition.

<sup>6</sup> La recommandation technique n° 3 traite du transfert modal en matière de fret et demande élaboration d'un document stratégique.

La n° 4 imagine des simplifications concernant les normes maximales de stationnement des véhicules motorisés dans les constructions nouvelles à usage de bureaux et en matière de stationnement privé.

La n° 5 prône la réutilisation des infrastructures de transport existantes. En ce qui concerne le réseau cyclable, elle demande d'informer des collectivités sur les enjeux des aménagements et de programmer la maintenance et l'exploitation de tout le réseau.

<sup>7</sup> La recommandation technique n° 1 invite à examiner la possibilité de création d'un tarif unique à la journée pour tout mode de transport en commun, tandis que la n° 2 évoque la limitation de vitesse à 30 km/h devant les établissements recevant du public.

l'établissement de Plans de déplacements d'entreprise (PDE) plus nombreux et plus ambitieux.

#### **ARTICLE 7**

Le Ceser doute de l'efficacité des chartes qui doivent être signées entre les acteurs et qui sont annoncées dans le projet de Plan de déplacements urbains d'Ile-de-France. A l'inverse, il regrette à nouveau le nombre trop réduit de prescriptions.

#### **ARTICLE 8**

Le Ceser alerte sur le risque, au travers des dernières évolutions législatives, d'aller vers une région « à 2 vitesses » où la partie centrale bénéficierait de la dynamique de la Métropole du Grand Paris, dont serait privée la périphérie, où réside près de la moitié de la population francilienne, qui généralement n'a pas les moyens de s'installer ou de se maintenir dans la partie centrale. Il appartient au Conseil régional d'Ile-de-France d'harmoniser la mise en œuvre des différentes actions du Plan de déplacements urbains d'Ile-de-France dans cette perspective, en évitant l'écueil du « saupoudrage » observé par le passé.

#### **ARTICLE 9**

Le Ceser s'interroge sur la cohérence de certains objectifs :

- augmentation très ambitieuse de 20% de l'utilisation des transports collectifs alors que certaines lignes structurantes sont saturées ;
- diminution de l'usage de la voiture particulière alors que des aménagements concourant à une meilleure « fluidification » du trafic routier sont annoncés ;
- absence d'une véritable politique tarifaire des parkings "P+R" (parc relais) incitant au transfert modal (de la voiture particulière aux transports en commun).

#### **ARTICLE 10**

Le Ceser souhaite être associé étroitement à la mise en œuvre du Plan de déplacements urbains d'Ile-de-France et dans cette perspective appelle de ses vœux la poursuite de sa collaboration avec le Conseil régional d'Ile-de-France et le STIF.

\*\*\*\*\*